

Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra městského inženýrství

Bezbariérové užívání Uherské Hradiště – Mařatice

Barrier-free usage of Uherské Hradiště - Mařatice

Student:

Zuzana Schönová

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.

Ostrava 2016

Zadání bakalářské práce

Student: **Zuzana Schönová**
Studijní program: B3607 Stavební inženýrství
Studijní obor: 3647R025 Městské inženýrství
Specializace: 11 Městské inženýrství
Téma: **Bezbariérové užívání Uherské Hradiště - Mařatice**
Barrier-free usage of Uherské Hradiště - Mařatice
Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

Předmětem bakalářské práce je problematika bezbariérového užívání v Uherském Hradišti, části Mařetice. Za tímto účelem bude proveden rozbor současného stavu a návrh řešení s cílem zvýšení dostupnosti a příležitosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se zpřístupněním veřejného prostranství v návaznosti na občanskou vybavenost a s důrazem na vytvoření bezbariérových pěších tras včetně napojení na centrum Uherského Hradiště s akceptováním zásad Národního rozvojového programu mobility pro všechny, programů SFDI zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně příslušné legislativy.

Bakalářskou práci zpracujte v tomto rozsahu:

A. Textová část

- a) rekapitulace teoretických východisek s přehledem současného stavu a aktuálností řešené problematiky;
- b) základní poznatky vymezeného území s průzkumem a rozбором současného stavu s důrazem na potřebnost bezbariérového prostředí a analýzou stavu bariér, včetně fotodokumentace;
- c) návrh řešení v textové části s popisem dle pokynů manuálu programu Mobility a pravidel SFDI;
- d) stručné ekonomické zhodnocení vybrané části návrhu;
- e) dosažené výsledky a jejich zhodnocení.

B. Výkresová část

- v souladu s manuálem Národního rozvojového programu mobility pro všechny, pravidel SFDI a požadavků na výkresovou dokumentaci.

Rozsah grafických prací:

- rozsah a náplň jednotlivých výkresů bude upřesněn v průběhu zpracování bakalářské práce.

Rozsah textové části:

- min.30 stran textu dle Směrnice děkana č.7/2015 „Zásady pro vypracování diplomové a bakalářské práce“ a interních předpisů Katedry městského inženýrství.

Seznam doporučené odborné literatury:

1. ZDAŘILOVÁ, R.: Bezbariérové užívání staveb – metodika k vyhlášce č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, Praha: Informační centrum ČKAIT, 2011
2. ZDAŘILOVÁ, R.: Bezbariérové užívání staveb – Základní principy přístupnosti, TP 1.4, Technické pomůcky k činnosti autorizovaných osob, Informační centrum ČKAIT, Praha 2007
3. Vyhláška č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
4. ČSN P ISO 21542:2013 Pozemní stavby – Přístupnost a využitelnost vybudovaného prostředí, ÚNMZ Praha
5. Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020, Vládní výbor pro zdravotně postižené občany, Praha 2015
6. Národní rozvojový program mobility pro všechny včetně manuálu
7. Dopravně inženýrská opatření BESIP v obcích, Svaz měst a obcí ČR, SFDI
8. Pravidla pro poskytování příspěvků SFDI pro rok 2016
9. Zákony, vyhlášky, ČSN, odborné časopisy atd.

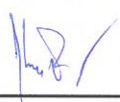
Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.**

Datum zadání: 31.10.2015

Datum odevzdání: 02.05.2016





doc. Ing. et Ing. František Kuda, CSc.
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Čajka, CSc.
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne2.5.2016.....

Zuzana Schönová

Zuzana Schönová

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představen a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на ве́доміі, же Высoкá škola báňská - Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3 zákona č. 121/2000 Sb.)
- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB- TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB- TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4. autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo- bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB- TUO na vytvoření díla vynaloženy až do jejich skutečné výše)
- беру на ве́доміі, же odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě dne2.5.2016.....

Zuzana Schönová

Zuzana Schönová

Anotace bakalářské práce

SCHÖNOVÁ, Z., Bezbariérové užívání Uherské Hradiště – Mařatice, Fakulta stavební, VŠB-Technická univerzita Ostrava, katedra městského inženýrství, 2016, Bakalářské práce, vedoucí: Ing. Renata Zdařilová, Ph.D., počet stran: 77

Hlavní náplní bakalářské práce je analýza stavu bariér v městské části Mařatice u Uherského Hradiště z hlediska přístupnosti staveb občanského vybavení a prvků dopravní infrastruktury především pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Na základě výsledků analýzy byl proveden návrh odstranění bariér včetně stručného ekonomického zhodnocení pro docílení bezbariérového vnějšího prostředí v této lokalitě.

V práci je kladen důraz na komplexnost tras, která je základním požadavkem Národního rozvojového programu mobility pro všechny.

Bachelor thesis abstract

SCHÖNOVÁ, Z., Barrier-free usage of Uherské Hradiště – Mařatice, Faculty of civil engineering, VŠB – Technical university of Ostrava, Department of urban engineering, 2016, Bachelor thesis, supervisor: Ing. Renata Zdařilová, Ph.D., pages: 77

The aim of this thesis is an analysis of the barrier situation in the urban area Mařatice u Uherského Hradiště with regards to the accessibility of public facilities and transport infrastructure, especially considering persons with limited mobility and orientation. A plan for barrier removal has been carried out based on the results of this analysis. The plan also includes a brief economical assessment for barrier-free public space in the selected area.

The main focus in this work is to point out the complexity of the public routes which is the basic requirement of the National development programme „Mobility for all“.

Klíčová slova

Bezbariérovost, bezbariérové trasy, Národní rozvojový program mobility pro všechny, právní a normové prostředí, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Keywords

Barrier-free, barrier-free routes, National development programme „Mobility for all“, legal and normative environment, persons with limited mobility and orientation.

Seznam použitých zkratk

BP	Bakalářská práce
BBB	Bedřicha Beneše Buchlovana
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
KD	Kulturní dům
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPP	Místo pro přecházení
MŠ	Mateřská škola
TP	Osoby s těžkým postižením
VO	Veřejné osvětlení
VRN	Vedlejší rozpočtové náklady
ZŠ	Základní škola
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZTP	Zvlášť tělesně postižený
ZTP/P	Zvlášť tělesně postižený s průvodcem

Obsah

1	ÚVOD	10
1.1	Cíl bakalářské práce	10
1.2	Předmět bakalářské práce	11
1.3	Volba tématu	11
1.4	Podklady pro zpracování	11
2	ZÁKLADNÍ PRINCIPY BEZBARIÉROVÝCH TRAS	12
2.1	Právní a normové prostředí	12
2.2	Možnost dotačních vlivů	12
2.3	Bezbariérové užívání staveb vnějšího prostředí	14
2.3.1	Názvosloví	15
3	CHARAKTERISTIKA MĚSTSKÉ ČÁSTI MAŘATICE	27
3.1	Popis terénu, rozloha	27
3.2	Demografické údaje	27
3.3	Dopravní infrastruktura	28
4	POPIS ŘEŠENÝCH BEZBARIÉROVÝCH TRAS	29
4.1	Rozbor současného stavu – TRASA „A“	30
4.1.1	Vstupy do budov občanské vybavenosti	30
4.1.2	Parkování	34
4.1.3	Komunikace pro pěší	35
4.1.4	Přechody pro chodce	36
4.1.5	Místa pro přecházení	38
4.1.6	Zastávky MHD	41
4.1.7	Vyhodnocení trasy „A“	41
4.2	Rozbor současného stavu- TRASA „B“	43
4.2.1	Vstupy do budov občanské vybavenosti	43
4.2.2	Parkování	44
4.2.3	Komunikace pro pěší	45
4.2.4	Přechody pro chodce	46
4.2.5	Místa po přecházení	48
4.2.6	Zastávky MHD	49
4.2.7	Vyhodnocení trasy „B“	50
4.3	Rozbor současného stavu- TRASA „C“	51

4.3.1	Vstupy do budov občanské vybavenosti	51
4.3.2	Parkování.....	53
4.3.3	Komunikace pro pěší.....	54
4.3.4	Přechody pro chodce	55
4.3.5	Místa pro přecházení	57
4.3.6	Zastávky MHD.....	58
4.3.7	Vyhodnocení trasy „C“	58
5	NÁVRH ŘEŠENÍ PROBLÉMOVÝCH MÍST	60
5.1	Vstupy do budov občanské vybavenosti.....	60
5.2	Parkování.....	63
5.3	Komunikace pro pěší	64
5.4	Přechody pro chodce.....	65
5.5	Místa pro přecházení.....	66
5.6	Zastávky MHD	67
6	STRUČNÉ EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NÁVRHU	69
7	ZÁVĚR	70
8	SEZNAM LITERATURY	72
9	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	74
10	SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, PŘÍLOH.....	75
11	SEZNAM VÝKRESOVÉ ČÁSTI.....	76

1 ÚVOD

Problematika bezbariérového užívání staveb je v dnešní době čím dál více probíraným tématem, kterým jsme se v minulosti příliš nezabývali. Většinu důležitých věcí, které jsou s touto problematikou spojeny si totiž dnešní zdravý, ničím neomezený člověk vůbec neuvědomuje.

Představme si, prosím, scénář běžného dne takového zdravého člověka. Ráno sejde pár schodů před domem, nasedne do auta, případně jde pár metrů k zastávce městské hromadné dopravy, nebo jde pěšky do práce a večer po stejné trase absolvuje zase cestu zpět ke svému domovu. Po cestě míjí překážky, které nebere nijak zvlášť v potaz. Jsou to výškové rozdíly na komunikacích či na zastávkách, nerovnosti na komunikaci či velké stoupání, klesání, překážky zasahující do chodníků.

Při běžné cestě do práce, procházce venku, obyčejném denním nákupu či návštěvě zdravotnického zařízení, kina, divadla, školy a dalších občanských staveb musí lidé s omezenou schopností pohybu a orientace denně překonávat nespočet bariér. Do této skupiny nepatří jen lidé s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením. Je nutné si uvědomit, že do této skupiny se řadí také lidé v pokročilém věku, těhotné ženy a osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Všichni dříve nebo později zestárneme, můžeme vážně onemocnět, mít nějaký úraz s vážnými následky, anebo se ocitneme rázem v pozici, ve které jsou nyní naši postižení spoluobčané. Proto musíme tvořit prostředí příznivé pro užívání pro nás pro všechny.

Na starších sídlištích nebo v městských čtvrtích se často setkáváme s tím, že se rekonstruuje objekty z vnější části, renovují se fasády, ale na kvalitu veřejných komunikací a vnějšího prostředí se často zapomíná. Je ale důležité si závažnost tohoto problému nadále připomínat a usilovat právě o zlepšení kvality tohoto prostředí.

1.1 Cíl bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je zvýšit dostupnost všem osobám bez rozdílu a vytvořit ucelený návrh bezbariérových pěších tras v městské části Uherského Hradiště, části Mařatice. Vše bude zpracováno dle platné legislativy, s akceptováním Národního rozvojového programu mobility pro všechny.

1.2 Předmět bakalářské práce

Předmětem bakalářské práce je provedení rozboru současného stavu Uherského Hradiště- části Mařatice z pohledu bezbariérovosti a návržení nového řešení. Zpřístupnit veřejné prostranství v návaznosti na občanskou vybavenost a napojení na centrum Uherského Hradiště. Základem je tedy rozbor a následné vyhodnocení bariér na trasách, které propojují dopravní infrastrukturu s občanskou vybaveností.

1.3 Volba tématu

Při výběru tématu pro bakalářskou práci jsem si zvolila právě bezbariérové užívání, protože mne toto téma zajímá. V městské části Mařatice jsem se narodila a vyrůstala zde, takže toto prostředí dobře znám. Bydlím na sídlišti Východ, které je staré zhruba 30 let. Nyní se jednotlivé domy opravují, vyměňují se okna za staré, nevyhovující, zateplují se venkovní obvodové zdi, dělají se nové barevné fasády, sídliště je po všech stránkách krásné a očividně rozkvétá. Je ale potřeba k jeho dokonalosti také dořešit bezbariérovou dostupnost spoluobčanům, kteří nemají to štěstí být úplně zdraví a také nejsou všichni mladí. Musím také myslet na starší generaci, naše babičky a dědečky a také maminky s kočárky. Proto jsem se v mojí práci zaměřila na tuto problematiku, vyřešit bezbariérovou dostupnost všem – vždyť moji spoluobčané, hlavně vozíčkáři, nevidomí i jinak postižení si to zaslouží a ti to také nejvíc ocení.

Chtěla bych touto prací přispět na dobrou věc a podílet se spolu s městem na vytvoření bezbariérového prostředí, které by mohli všichni lidé využívat rovnocenně, bez výjimek.

1.4 Podklady pro zpracování

Pro toto téma byl nejdůležitějším podkladem důkladný průzkum řešeného území. Spočíval především ve fotodokumentaci tras, pěších komunikací, míst pro přecházení, přechodů, vstupů do objektů, parkovacích stáních, městských zastávek a následném měření.

Dalším důležitým podkladem pro zpracování bakalářské práce byly podkladové mapy, které byly získány z Geoportálu ČÚZK a také katastrální mapa území získána na základě žádosti z městského stavebního úřadu v Uherském Hradišti. Město Uherské Hradiště má k dispozici na svých internetových stránkách také územně analytické podklady a územní plán města, s kterými jsem také pracovala.

2 ZÁKLADNÍ PRINCIPY BEZBARIÉROVÝCH TRAS

2.1 Právní a normové prostředí

Při projektování a následné realizaci staveb, nebo jejich úprav je důležité se řídit příslušnými zákony, vyhláškami, normami, technickými podmínkami, vzorovými listy a technickými návody TZÚS. V oboru stavebnictví je to především Stavební zákon č. 183/2006 Sb. písmena a) v § 194, ve kterém jsou stanoveny obecné požadavky na výstavbu. Všechny vyhlášky uvedené ve stavebním zákonu je nutno respektovat a řídit se jimi. Ve vztahu k bezbariérovému prostředí se jedná zejména o vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pravidly pro návrh nových staveb a předlohy pro posouzení stávajících bariér, se mimo jiné zabývají také normy ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy a také ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb:

Tato vyhláška je hlavním pilířem týkající se problematiky bezbariérového užívání. Vyhláška detailně stanovuje jednotlivé fáze procesu výstavby. Dle § 115 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. se nově vztahuje také na kontrolní prohlídky staveb. Je důležité brát na vědomí, že u novostaveb se bezbariérové užívání musí použít v plném rozsahu. [2]

Vyhláška stanovuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Tato vyhláška určuje technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství, staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společných prostor a domovní vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce osob s těžkým zdravotním postižením. K vyhlášce jsou celkem čtyři přílohy, ve kterých jsou jednotlivé požadavky řešeny vždy zvlášť pro osoby s omezenou schopností pohybu, se zrakovým a se sluchovým postižením.

2.2 Možnost dotačních vlivů

Roku 2002 byl vyhlášen a zároveň vládním usnesením do Národního plánu vyrovnávání

příležitostí pro občany se zdravotním postižením začleněn Národní rozvojový program mobility pro všechny. V průběhu trvání jeho existence a získaných zkušeností byl program několikrát aktualizován, naposledy tak bylo učiněno v roce 2014. Usnesením vlády ČR byl přijat nový Vládní plán financování pro finanční krytí programu na období 2016-2025.

Tento plán určuje, v jakém rozsahu se instituce podílí na financování záměru. Jedná se především o instituce (ministerstva, zdravotnická a vzdělávací zařízení, pošta, úřady státní správy, zařízení poskytující sociální služby), které se nacházejí na navrhovaných bezbariérových trasách. Dle Vládního plánu se na financování podílí také vlastník-provozovatel infrastruktury, Ministerstvo dopravy nebo Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI), které jsou záměrem dotčeny. Každá z těchto jmenovaných institucí má svůj dotační program, jejichž pravidla musí záměr dodržet.

SFDI dle Zákona o SFDI č. 104/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, používá z části své příjmy i na poskytování příspěvků pro naplňování programů zabývajících se zvýšením bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. [11]

Mezi hlavní cíle Národního programu mobility patří především zajištění svobodného pohybu pro všechny obyvatele rovnocenně, ať už ve městě či v obci, zlepšování kvality a bezbariérovosti ve veřejné dopravě a pěších komunikacích a také bezbariérové úpravy objektů občanské vybavenosti ve vztahu k jejich vnějšímu i vnitřnímu prostředí.

Velmi důležité při vytváření a následnému posuzování bezbariérové trasy je, aby bylo docíleno komplexní ucelené trasy, která bude plynule navazovat na vstupy do občanských budov a bezbariérovou dopravu (pěší komunikace, nástupiště MHD).

V předkládaném záměru je nutné podrobně popsat stávající stav objektů či infrastruktury a následně podrobně popsat navrhované bezbariérové změny. Záměr v elektronické i tištěné podobě musí obsahovat všechny potřebné náležitosti, kterými jsou:

- vyplněný předepsaný formulář
- projektová dokumentace
- vyjádření o veřejné prospěšnosti plánovaného záměru
- vyjádření o souladu zamýšlené bezbariérové trasy s platným územním plánem
- vyjádření ke všem navrhovaným stavebním úpravám i technickým zařízením
- doklady o vlastnictví či spoluvlastnictví pozemků a objektů

- prohlášení statutárního zástupce o vlastních prostředcích účelově určených k realizaci záměru pro příslušný kalendářní rok.

Předkládaný záměr na vybudování bezbariérových tras musí být osobně doručen na Úřad vlády České republiky, nebo smí být zaslán doporučeně na adresu Řídícího výboru programu mobility. Přesná adresa je uvedena v manuálu pro předkladatele dostupný na internetových stránkách Vlády ČR. [9] [10]

2.3 Bezbariérové užívání staveb vnějšího prostředí

Požadavky pro bezbariérové užívání staveb ve vnějším prostředí se liší pro určité postižení osob. Všeobecně se jedná o osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, do které se řadí osoby pohybově postižené, zrakově, sluchově, osoby pokročilého věku, těhotné ženy a osoby doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let nebo popřípadě také osoby s mentálním postižením.

Prostředí přizpůsobené osobám na vozíku je potřebné provést tak, aby povrch, po kterém se pomocí vozíku pohybují, splňoval především požadavky na rovný, protiskluzný, pevný a neporušený pohyb bez výškových rozdílů. Výškový rozdíl ať už v příčném, podélném či svislém směru. Překonání jakéhokoliv výškového stupně většího než max. dovolená hodnota představuje pro osoby na vozíku značnou tělesnou námahu. Důležitý je také dostatečný manipulační prostor a plocha před vstupem do objektu, u přechodů pro chodce kde se kumuluje větší počet osob, před všemi důležitými manipulačními body. U pěších komunikací je důraz kladen především na dostatečnou průjezdnou šířku a celkově šířkové uspořádání komunikace.

Přizpůsobení vnějšího prostředí osobám se zrakovým postižením rozeznáváme pro dva druhy osob, a to osoby nevidomé a osoby slabozraké. Pro nevidomé osoby je samozřejmě také důležité, aby byl povrch, po kterém se pohybují rovný, pevný a protiskluzný. Mimo to je ale pro samostatný pohyb a prostorové orientace základním principem srozumitelné a jednoznačně identifikovatelné hmatové prvky a značení, trasování a akustické informace. Důležitý je také volný průchozí prostor podél vodící linie včetně podchodné výšky. Osoba se zrakovým postižením se ve vnějším prostředí pohybuje podél přirozené či umělé vodící linie technikou dlouhé hole a nášlapem.

Pro osoby slabozraké je důležité, aby orientační systém ve vnějším prostředí byl srozumitelný s krátkými nápisy, aby byly kontrastně vyznačeny výškové rozdíly a překážky, např. nástupní a výstupní stupeň u schodiště či hrana nástupiště zastávky.

Prostředí přizpůsobené osobám se sluchovým postižením musí být přizpůsobeno jak pro

osoby neslyšící, tak i pro osoby nedoslýchavé. Zajištěním především indukčního poslechu, snadné odezírání ze rtů a vedle informací akustických podávat i jejich optické znázornění.

2.3.1 Názvosloví

Kapitola obsahuje základní prvky názvosloví, ve vztahu k vnějšímu prostředí použity při zpracování bakalářské práce.

Akustický prvek

Je signalizace se zvukovým nebo hlasovým výstupem pro osoby se zrakovými vadami, např. u přechodu pro chodce, u významných budov občanského vybavení v podobě majáčku.

Vodící linie

Je součást prostředí nebo stavby sloužící k vedení a orientaci osobám se zrakovým postižením v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné předměty. Vodící linie může být provedena buď jako přirozená, nebo umělá. Přednostně se používá linie přirozená. [3]

Přirozená vodící linie

Je tvořena spojnici hmatových orientačních bodů umístěných v pochozích plochách a na vnitřních i vnějších komunikacích. Jedná se zejména o stěnu domu, podezdívku plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zářázkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm. Přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Délka jednotlivých částí hmatného vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb v odůvodněných případech 1000 mm a jejich přerušení je možné nejvýše ve vzdálenosti 8000 mm, jinak je nutno opatřit vodící linií umělou. [1] [3]

Orientační bod pro zrakově postižené osoby

Je trvalé místo, které je snadno, rychle a jednoznačně vnímatelné především hmatem, popřípadě sluchem. Výrazně se odlišuje od okolního prostředí. [1]

Umělá vodící linie

Je tvořena spojnici vytvořených hmatových orientačních bodů umístěných v pochozích plochách a na vnitřních i vnějších komunikacích. Je tvořena podélnými drážkami s šířkou v exteriéru 400 mm a musí navazovat na přirozenou vodící linii, přičemž 800 mm od osy umělé vodící linie na obě strany nesmí být umístěny žádné překážky. [1] [3]

Signální pás

Hmatový prvek, který označuje místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu,

např. přechod pro chodce, nástup do vozidel veřejné dopravy a současně navádí ke směru přecházení. Určuje i okraj obytné zóny. Šířka pásu je 800-1000 mm, délka směrového vedení nejméně 1500 mm (u změn dokončených staveb min. délka 1000 mm). Plocha ve vzdálenosti min. 250 mm od tohoto pásu musí mít rovný a vizuálně kontrastní povrch. Od vizuálního kontrastu lze upustit v památkových zónách a rezervacích, v souběhu chodníku a cyklistické stezky nebo pásu pro in-line brusle a při použití barevných vzorů v dlažbě. [3]

Vodící pás přechodu

Je hmatový prvek, zvláštní forma umělé vodící linie, sloužící k vedení a orientaci pro zrakově postižené osoby při přecházení. Šířka musí být 550 mm, skládá se z 2x3 nebo 2x2 pásků. Zřizuje se v případě, že je trasa přecházení delší než 8000 mm, vedená v šikmém směru nebo z oblouku o poloměru menším než 12000 mm, musí navazovat na signální pásy na chodníku. [3]

Varovný pás

Je hmatový prvek, zvláštní forma umělé vodící linie, ohraničující nebezpečné nebo trvale nepřístupné místo pro osoby se zrakovým postižením. Vymezuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny nebo sestupný schod zapuštěný do chodníku. Musí mít šířku 400 mm, povrch plochy ve vzdálenosti 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný a vizuálně kontrastní povrch. Od vizuálního kontrastu lze upustit v památkových zónách. Musí přesahovat signální pás na obou stranách minimálně o 800 mm, v případě vedení signálního pásu u vodící linie je přesah pouze na jedné straně. [3]

Hmatný pás

Je hmatový prvek, zvláštní forma varovného pásu, sloužící k oddělení komunikace pro pěší s cyklistickou stezkou nebo pásem pro in-line brusle. Jeho šířka musí být 300-400 mm a plocha ve vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí mít rovný a vizuálně kontrastní povrch. Od vizuálního kontrastu lze upustit v památkových zónách. [3]

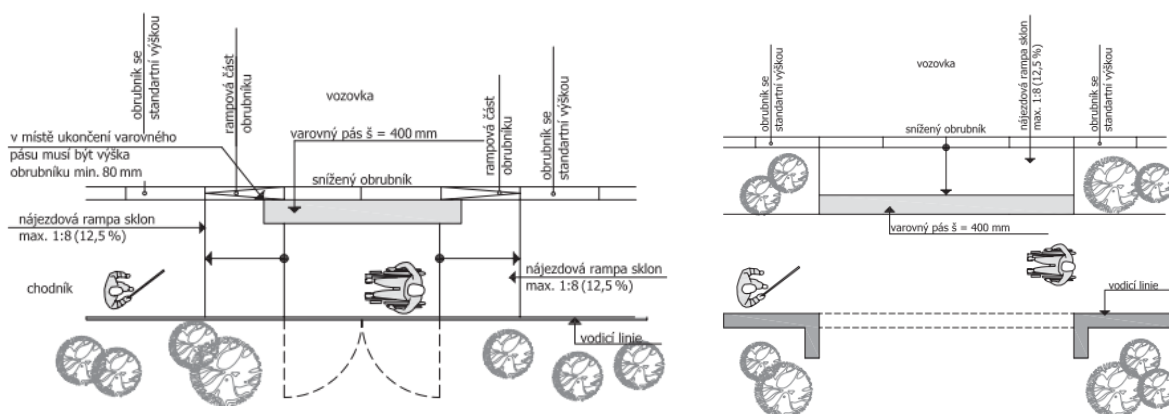
Hmatový prvek

Je prvek jednoznačně rozpoznatelný náslapem a bílou holí podle struktury a charakteru jeho povrchu. Výrobky určené pro tyto prvky mohou být na stavbách použity pro vymezený účel.

V následujících odstavcích budou podrobněji popsány detaily správného řešení úprav ve vnějším prostředí vztahující se k problematice bezbariérového užívání.

Sjezdy k objektům nebo na pozemek se sníženým obrubníkem

Sjezdy k objektům vedoucí přes pěší komunikaci a veškerá místa s menším rozdílem výšek než 80 mm mezi touto komunikací a vozovkou musí být opatřeny varovným pásem, který upozorňuje na případné nebezpečí. Provedení např. při sjezdu na pozemek při zachování šířkového uspořádání pěší komunikace je zřejmé z obrázku č. 1 vlevo. Provedení v případě zeleného pásu mezi pěší komunikací a vozovkou je znázorněno na obrázku č. 1 vpravo.

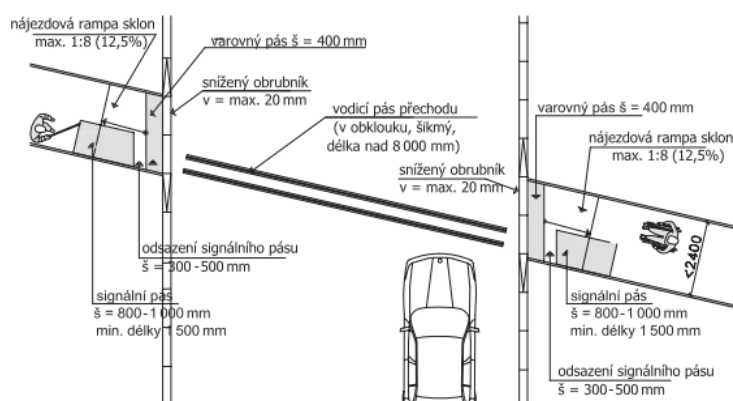


Obr. 1 Místo se sníženým obrubníkem, které není určeno k přecházení; Zdroj: [3]

Přechod pro chodce a místo pro přecházení

Největší délka přechodu a MPP u nově navrhovaných komunikací je 6500 mm, délka se měří mezi obrubami v ose přecházení. U změn dokončených staveb se tato hodnota může zvýšit až na 7000 mm.

V případě, že je trasa přecházení delší než 8000 mm, vedená v šikmém směru nebo v oblouku o poloměru menším než 12 000 mm je nutno opatřit přechod či MPP vodícím pásem přechodu.



Obr. 2 MPP vedené šikmo, chodník menší šířky než 2400 mm; Zdroj: [3]

Navazující šikmé plochy smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%), příčný sklon nejvýše 1:50 (2,0%). Obrubník v místě přecházení musí být snížen na max. výšku 20 mm.

V případě ovládání signalizace na přechodu pro chodce musí být tlačítko umístěno ve výšce max. 1200 mm od úrovně komunikace pro chodce. Přechod pro chodce opatřen světelnou signalizací se opatřuje také akustickou signalizací pro osoby se zrakovým postižením.

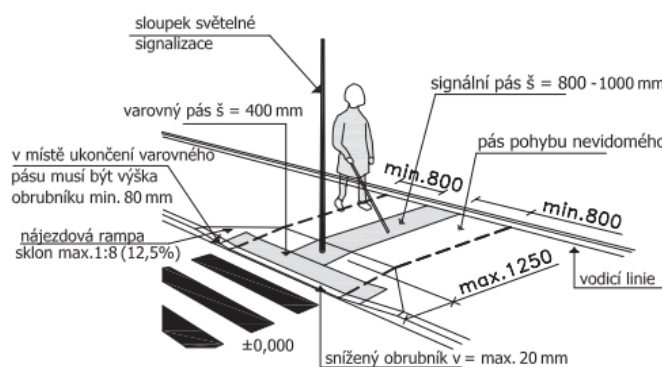
Varovný pás lemuje snížený obrubník až do místa, kde je rozdíl výšek povrchů komunikace pro chodce a vozovky 80 mm. Varovný pás upozorňuje osobu se zrakovým postižením na vstup do vozovky. Poukazuje na to obrázek č. 2.

Varovný pás musí signální pás na každé straně přesahovat minimálně o 800 mm. Pro splnění požadavku i při šířce pěší komunikace menší než 2400 mm, se signální pás vede u vodící linie a přesah u varovného pásu je pak pouze na jedné straně.

Signální pás navazuje na vodící linii, nevidomou osobu navádí a udává směr přecházení. Jeho min. délka je 1500 mm. V případě, že s šířkového uspořádání pěší komunikace není možné dosáhnout této minimální délky, zřizuje se navíc ve vozovce vodící pás přechodu, který zajistí směrové vedení.

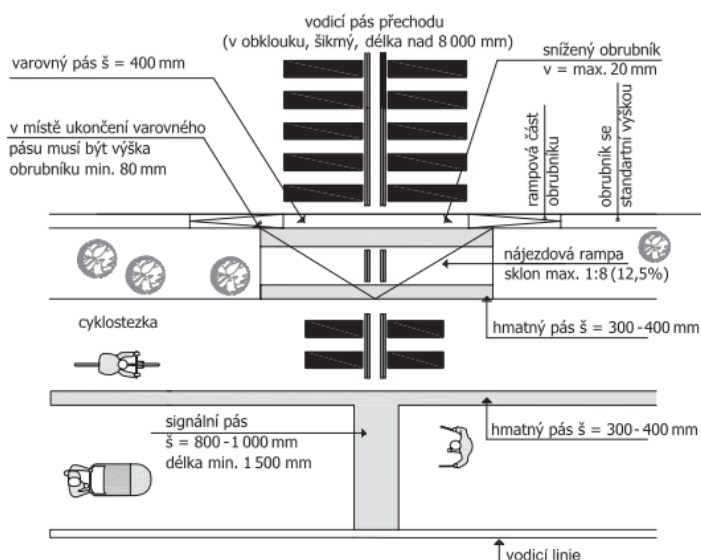
Při řešení přechodu pro chodce signální pás navazuje na varovný pás, při řešení MPP je signální pás odsazen od varovného pásu o 300-500 mm.

Směrové vedení signálního pásu musí být umístěno v prodloužené ose přechodu, nebo alespoň rovnoběžně s ní.



Obr. 3 Základní principy řešení přechodu pro chodce; Zdroj: [3]

V případě, že je potřeba vést pěší komunikaci přes cyklistickou stezku, je potřeba použít vodorovné dopravní značení V7 viz. obr. č. 4. Poté od hmatného pásu, který odděluje prostor pro chodce a cyklisty, navázat signální pás šířky 800-1000 mm k vodící linii



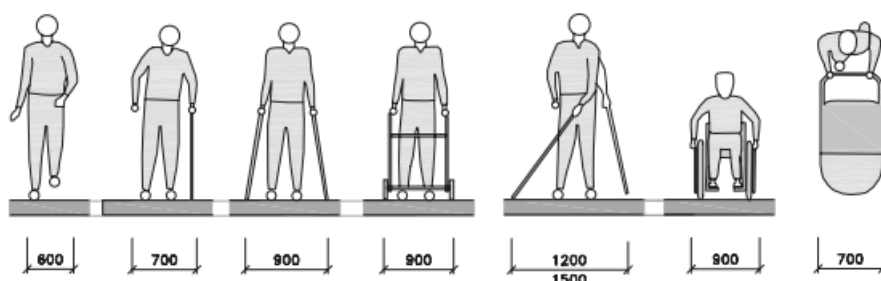
Obr. 4 Řešení přechodu pro chodce přes cyklostezku navazující na přechod pro chodce; Zdroj: [3]

Komunikace pro pěší

Pod pojem komunikace pro pěší zahrnujeme komunikace využívané chodci, jako jsou chodníky, stezky, pruhy a pásy pro chodce včetně pochozích ploch jako jsou pěší a obytné zóny a náměstí. Povrch komunikace musí být rovný, pevný a protiskluzný.

Při použití roštu v trase pěší komunikace musí být velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Mohlo by se stát, že v mezeře oka roštu uvízne koncovka francouzské hole nebo berle, bílé hole, kolo vozítka nebo kočárku.

Potřebná šířka prostoru pro chůzi pro osoby se zrakovým postižením, který se pohybuje po komunikaci pomocí bílé hole, je například 1200 mm. Pro srovnání člověk bez omezení potřebuje pro pohyb prostor šířky 600 mm, osoba na vozíku 900 mm. Následující obrázek č. 5 zobrazuje potřebné prostorové požadavky pro všechny typy osob s omezenou schopností orientace.



Obr. 5 Prostorové požadavky pro samostatný pohyb- pěší, osoba s holí, osoba o berlích, osoba s chodítkem, nevidomá osoba, osoba na vozíku, osoba s kočárkem; Zdroj: [3]

Pro zajištění podmínek bezbariérovosti stanovuje ČSN 73 6110 i vyhláška č. 398/2009

Sb. nejmenší šířku komunikace pro pěší 1500 mm, přičemž musí být vždy zachován ještě bezpečnostní odstup 500 mm od vozovky. Uvedená legislativa se shoduje také na bodovém zúžení na hodnotu 900 mm např. pro umístění značky, světla, označníku. Tato hodnota je stanovena jako minimální pro průchozí profil.

U zdravotnických či rehabilitačních areálů by šířka komunikace neměla klesnout pod 1800 mm, pro zajištění stálého dvousměrného provozu osob na vozíku.

Podélný sklon na komunikaci musí být v poměru max. 1:15 (8,33 %) a příčný sklon max. v poměru 1:50 (2,0%).

U komunikací, které jsou delší než 200 m s podélným sklonem větším než 5% musí být zřízena odpočívadla o délce min. 1500 mm a jejich sklon v jednom směru musí být max. 2%.

U pěších komunikací s šířkou menší než 1500 mm (doporučená hodnota 1800 mm), které jsou delší než 50 m, je vhodné pro vzájemné míjení ve vzdálenosti max. 25 m od sebe, umístit manipulační prostor o velikosti 1800x2000 mm.

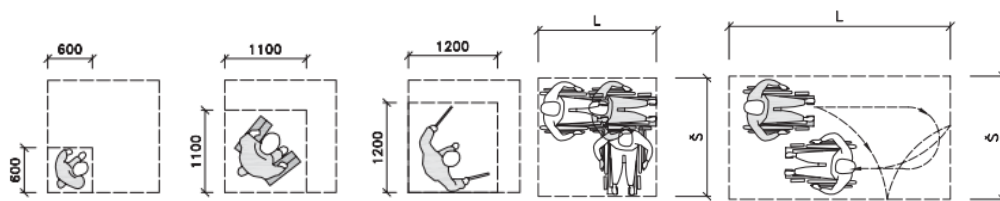
Výškový rozdíl na komunikacích pro pěší nesmí být větší než 20 mm. Výškovým rozdílem se rozumí především rozdíl dvou ploch např. u přechodů pro chodce nebo MPP rozdíl mezi komunikací pro pěší a vozovkou. V případě, že tento požadavek nelze splnit, musí se doplnit rampová část na pěší komunikaci, při které je potřeba zachovat průchozí prostor podél vodící linie a min. šířku komunikace 900 mm se sklonem do 2,0%.

Manipulační prostory na otočení vozíku závisí především na typu vozíku (mechanický, elektrický) a případné pomoci asistenta. V následující tabulce jsou uvedeny potřebné prostory pro otočení obou druhů vozíků o úhel 90° a 180° a na obr. č. 6 jsou také znázorněny.

Tabulka 1 Rozměry manipulačních prostor pro otočení invalidního vozíku o 90° a 180°; Zdroj: [2]

Typ vozíku	pro otočení o 90°		pro otočení o 180°	
	délka [mm]	šířka [mm]	délka [mm]	šířka [mm]
mechanický	1 300	1 450	1 900	1 500
elektrický	1 500	1 600	2 200	1 600
s asistentem	1 200- 1 800	1 500- 1 800	1 600- 2 000	1 500- 1 800
min. vyhláška	1200	1500	1 500	1 500

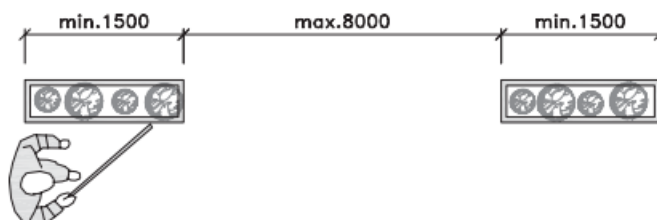
Z tabulky je zřejmé, že minimální hodnoty stanovené vyhláškou nejsou pro potřeby vozíčkářů ideální, proto je žádoucí, aby byl potřebný manipulační prostor řešen optimálněji.



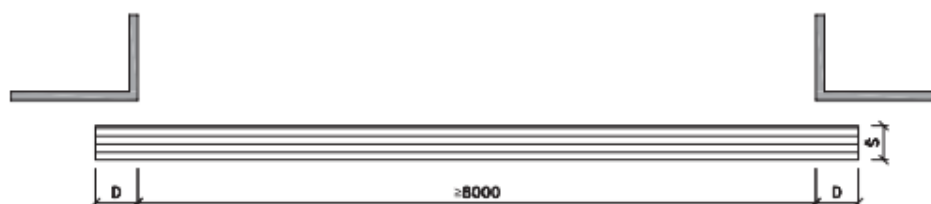
Obr. 6 Potřebný manipulační prostor pro otočení o 90°- pěší uživatel, osoba se zavazadly, osoba o berličích, osoba na vozíku při otočení o 90° a 180°; Zdroj: [3]

Z hlediska řešení vnějšího bezbariérového prostředí pro osoby se zrakovým postižením musí být zachován průchozí prostor podél vodící linie šířky minimálně 1500 mm, ve výjimečných případech s odůvodněním se tato šířka může snížit až na hodnotu 900 mm. V průchozím prostoru nesmí být umístěny překážky městského mobiliáře, stavby pro reklamu, stromy ani keře.

Musí být zajištěna vodící linie po celé délce bezbariérové trasy. V případě přerušení přirozené vodící linie nad délkou 8000 mm musí být doplněna umělá vodící linie, přičemž minimální délka umělé vodící linie je 1500 mm. V místech, kde je to možné, může být řešeno např. umístěním betonového květináče- přirozená vodící linie, jak je znázorněno na obr. č. 7 V opačném případě je nutno použít umělou vodící linii, kterou tvoří podélné drážky a šířka je 400 mm, znázornění je na obr. č. 8.



Obr. 7 Přirozená vodící linie- betonový venkovní květináč; Zdroj: [3]



Obr. 8 Přerušení přirozené vodící linie delší než 8000 mm s použitím umělé vodící linie; Zdroj: [3]

Nad komunikacemi mohou být umístěny vy výšce 250- 2200 mm v prostoru nad povrchem pouze pevné části budov, které mohou vystupovat max. o 100 mm z půdorysného obrysu stěn. U zařizovacích předmětů a technického vybavení staveb délky do 400 mm lze tuto hodnotu zvýšit až na 300 mm.

Pro osoby slabozraké je také velmi důležité kontrastní označení trvalých překážek prosklených ploch, sloupů VO nebo svislého dopravního značení. Opatření se provede kontrastním pruhem ve výšce 1400-1600 mm.

Vyhrazená parkovací stání

Pro vyhrazená parkovací stání určených pro osoby těžce pohybově postižené a osoby doprovázející dítě v kočárku musí být splněna min. šířka 3500 mm. V této šířce je již zahrnuta manipulační plocha, která je v šířce 1200 mm. Dvě sousedící stání mohou využívat společnou manipulační plochu. Nejvhodnější šířka pro takové dvojité stání pak bude 6200 mm, přičemž šířka parkovacího stání je uvažována 2x 2500 mm a šířka manipulační plochy pak v šířce 1200 mm. Řešení je znázorněno na obrázku č. 9.

Minimální počty pro tato stání vycházejí z celkového počtu stání každé dílčí parkovací plochy, jak je uvedeno v tabulce č. 2.

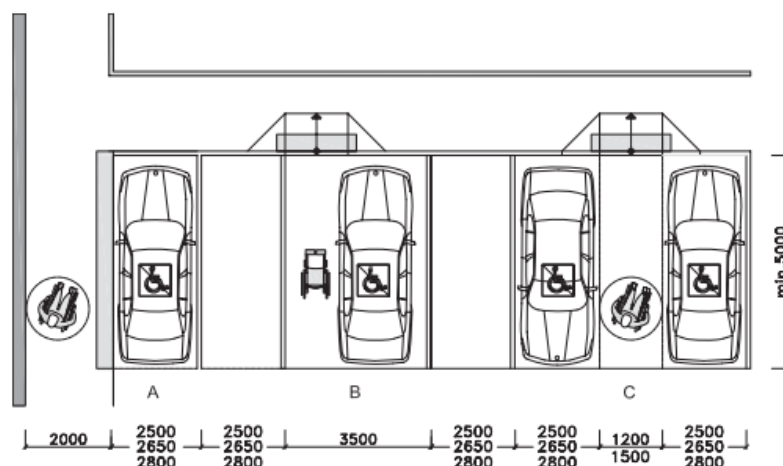
Vyhrazená stání se umísťují co nejbližší vchodu/východu a musí mít zajištěn přímý bezbariérový přístup k pěší komunikaci.

Tabulka 2 Minimální počty vyhrazených parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené; Zdroj: [2]

celkový počet stání	počet vyhrazených stání
2 až 20	1
21 až 40	2
41 až 60	3
61 až 80	4
81 až 100	5
101 až 150	6
151 až 200	7
201 až 300	8
301 až 400	9
401 až 500	10
501 a více	2 % z celkového počtu

Uvedené počty v tabulce jsou pouze minimální, např. u rehabilitačních center a zdravotnických zařízení se doporučuje navýšení těchto vyhrazených míst dle konkrétní potřeby.

Každé vyhrazené parkovací stání musí být správně doplněno o svislé dopravní značení značkou IP12 a vodorovným dopravním značením V10f.



Obr. 9 Vyhrazená kolmá parkovací stání- A) u komunikace pro pěší, B) stání s vlastní manipulační plochou, C dvě stání se společnou manipulační plochou; Zdroj: [3]

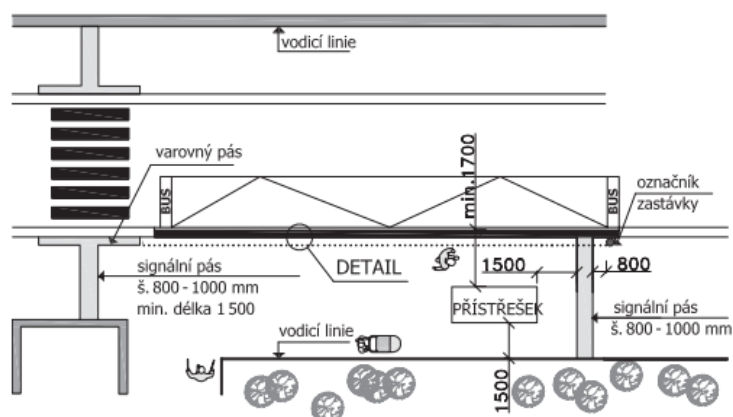
Při řešení podélného parkovacího stání je nutno, aby bylo řešeno v délce min. 7000 mm, pro zajištění manipulační plochy min. 1200 mm.

Vyhrazená parkovací stání musí splňovat požadavky na max. podélný sklon 2% a příčný sklon 2,5%.

Zastávky a nástupiště MHD

Nástupiště pro autobusy musí být ve výšce 200 mm. Doporučuje se použití zastávkového obrubníku. U změn dokončených staveb se tato výška může snížit až na 160 mm. Minimální šířka nástupiště musí být 2000 mm.

Pro osoby s vadami zraku je označení zastávky provedeno pomocí signálního pásu, který je naveden do místa předních dveří vozidla. Signální pás se zřizuje v šířce 800-1000 mm a navazuje na vodící linii. Zřizuje se 800 mm od označnicku zastávky a je ukončen ve vzdálenosti 500 mm od nástupní hrany v návaznosti na označnick zastávky.



Obr. 10 Hmatové úpravy na autobusové zastávce v intravilánu; Zdroj: [3]

Další důležitou úpravou pro osoby s vadami zraku je provedení vizuálního kontrastu u hrany obrubníku v šířce 500 mm bezpečnostního odstupu od vozovky, bez hmatových úprav.

Detailnější provedení všech úprav na zastávce je znázorněno na obr. č. 10.

Vstupy do objektů

Při použití vstupních karuselových dveří do objektu je nutné především pro osoby nevidomé umístění také dveří otevíravých nebo posuvných šířky 900 mm. Karuselové dveře nejsou pro tyto osoby vhodné z důvodu bezpečnosti.

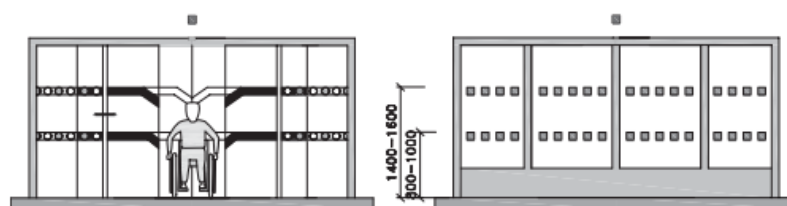
U vstupů do objektu by neměla výška prahu přesáhnout max. dovolenou výšku 20 mm. Prahy je vhodné opatřit zkosenými hrany či doplnit o nájezdy.

Max. dovolený sklon plochy před vstupem do objektu je 2% v jednom směru. Uvedený sklon je velmi důležitý, neboť osoba na vozíku, která otevírá dveře, musí zároveň zajišťovat i pohyb vozíku druhou rukou.

Velmi důležité je také zachování min. manipulační plochy před vstupem. Minimální rozměry jsou závislé především na směru otevírání dveří. V případě otevírání dveří ven, je požadavek na min. manipulační plochu 1500x2000 mm, pro dveře otevíravé dovnitř je stanovena min. manipulační plocha na 1500x1500 mm.

Samotný vstup do objektu musí mít zajištěnou min. podchodnou výšku 2100 mm, šířku dveří 1250 mm, přičemž šířka otevíravého dveřního křídla musí umožňovat otevření dveří šířky 900 mm.

Dveřní otevíravé křídlo pak musí být ve výšce 800-900 mm nad podlahou opatřeno v celé šířce vodorovným madlem na straně opačné, než jsou závěsy.



Obr. 11 Kontrastní označení vstupů s prosklenými plochami, Zdroj: [3]

Pro vstupy řešeny velkými prosklenými plochami je velmi podstatným požadavkem jejich vizuální kontrastní označení vůči okolí. V případě, že prosklení zasahuje níže než 800 mm nad podlahu, kontrastní označení se provede ve výškách 800-1000 mm a 1400-1600 mm. Pro kontrastní označení se použije pruh šířky nejméně 50 mm, nebo pruh značek o průměru

min. 50 mm vzdálenými od sebe nejvíce 150 mm viz. obr. č. 11.

V případě, že nejsou dveře zaskleny do výšky 400 mm od podlahy, je možné jejich mechanické poškození vozítkem, a proto je nutno dveře proti tomu chránit.

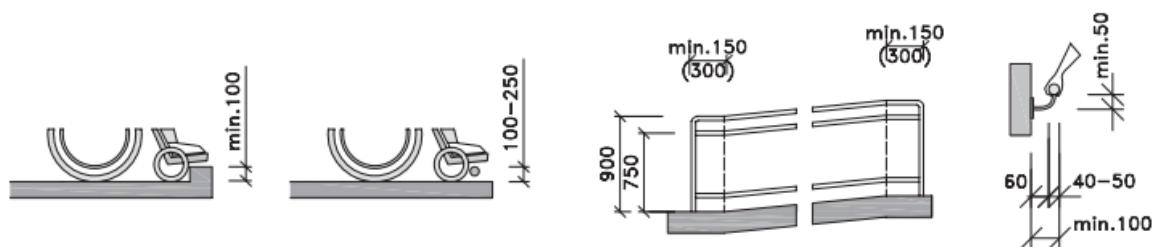
V případě otevíravých dveří je nutno kliku správného tvaru umístit ve výšce max. 1100 mm nad podlahou, zámek pak ve výšce 1000 mm nad podlahou.

Pro osoby s poruchami zraku, musí být objekty se specializovanými službami, jako jsou nemocnice, úřady, nádraží, odbavovací terminály a další občanské budovy, doplněny akustickou signalizací. Akustická signalizace se instaluje zpravidla do osy vstupních dveří.

Schodiště a bezbariérové rampy

Při pohybu ve vnějším prostředí se ani osoby s omezenou schopností pohybu či orientace nevyhnou k překonávání různých výškových rozdílů. Děje se tak především pomocí schodišť a ramp.

Pro osoby s omezením pohybu je potřeba schodiště doplnit rampou, případně postačí pouze rampa. Bezbariérová rampa musí mít na obou stranách umístěn prvek zabraňující sjetí invalidního vozíku, který zároveň slouží i pro osoby se zrakovým postižením jako vodící linie. Tímto prvkem je například sokl min. výšky 100 mm nebo vodící tyč. viz. obr. č. 12.



Obr. 12 Vybavení rampy soklem a vodící tyčí;
Zdroj: [3]

Obr. 13 Tvar a umístění madla rampy; Zdroj: [3]

Každá rampa musí být také opatřena z obou stran madlem ve výšce 900 mm, které bude mít přesah min. 150 mm na obou stranách schodišťového ramene. Doporučuje se také doplnění druhého madla ve výšce 750 mm a přesah alespoň 300 mm, poukazuje na to obrázek č. 13.

Madlo musí být dobře uchopitelné shora, správného tvaru. V případě umístění u zdi, je potřeba, aby bylo madlo odsazeno od stěny zdi o min. 60 mm.

Pro osoby se zrakovým postižením při řešení vnějšího schodiště, musí být nástupní a výstupní stupeň kontrastně označen pruhem žluté barvy v celé šířce stupně. Dále schodiště musí být vybaveno zábradlím, pro které platí stejná pravidla jako u bezbariérové rampy.

Minimální šířka rampy je 1500 mm pro zajištění obousměrného provozu. Maximální podélný sklon rampy je max. 6,25%. U změn dokončených staveb při délce rampy 3000 mm je max. podélný sklon 12,5 % a příčný 1,0%. U větších délek ramp se doporučuje ve vzdálenosti max. 9000 mm zřídit odpočívadlo o min. délce 1500 mm a se sklonem pouze v jednom směru max. 2,0%.

Tabulka 3 Délkové a výškové poměry u rampy se sklonem 1:16 (6,25%); Zdroj: [2]

Délka [mm]	1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	6 000	7 000	8 000	9 000
Výška [mm]	62,5	125	187,5	250	312,5	375	437,5	500	562,5

3 CHARAKTERISTIKA MĚSTSKÉ ČÁSTI MAŘATICE

3.1 Popis terénu, rozloha

Mařatice se nacházejí na jihovýchodě České republiky, 23 km jihozápadně od Zlína, ve Zlínském kraji. Tvoří jednu z šesti částí města Uherské Hradiště. Katastrální území Mařatice se rozkládá na ploše 5,86 km² a nachází se zde i část centra Uherského Hradiště, především sportovní zázemí.

Velkou částí Mařatic tvoří rozsáhlá bytová výstavba Východ, která zde vznikla v 80. letech 20. století. Severní část území Mařatic, tam kde plynule navazuje na centrum města Uherské Hradiště, má území poměrně plochý reliéf s nadmořskou výškou 180 m. n. m. Na jižní straně, kde je území ohraničeno sídlištěm Východ se území plynule zvedá až do nadmořské výšky 220 m. n. m.

3.2 Demografické údaje

Mařatice jsou součástí města Uherské Hradiště. Nejaktuálnější demografické údaje o počtu obyvatel s věkovým složením jsou dostupné jako celkový počet obyvatel ve městě i s jeho šesti částmi včetně Mařatic. Z následující tabulky je zřejmý aktuální počet obyvatel ve městě k datu 1. 1. 2015.

Tabulka 4 Počet obyvatel v Uh. Hradišti k 1. 1. 2015, Zdroj: [18]

	Počet bydlících obyvatel k 1. 1. 2015	Počet obyvatel ve věku			
		0-14 let	15-59 let	60-64 let	65 a více let
Celkem	25 287	3 396	15 282	1 670	4 939
Muži	11 944	1 726	7 566	755	1 897
Ženy	13 343	1 670	7 716	915	3 042

V tabulce je zajímavé pozorovat poměr počtu obyvatel ve věkové skupině obyvatel od 65 let a více k počtu bydlících v nejmladší skupině. Z toho je zřejmé, že nejstarší věková skupina obyvatel „posiluje“ město. Průměrný věk obyvatel je 43,1 let a za posledních deset let vzrostla hodnota průměrného věku o 5 let a stále se zvyšuje.

Útvar městského architekta pro potřeby této BP poskytl aktuální počet obyvatel k datu 1. 1. 2016 přímo městské části Mařatice, bohužel ale bez věkového složení. Žije zde celkem 7072 obyvatel, z toho 3402 mužů a 3670 žen.

Na základě žádosti na Odbor sociálních služeb, oddělení plánování sociálních služeb v Uherském Hradišti byly pro účely BP poskytnuty také informace k držitelům průkazů TP, ZTP, ZTP/P.

- Průkaz TP 315 držitelů
- Průkaz ZTP 495 držitelů
- Průkaz ZTP/P 175 držitelů

Opět jsou data vygenerována pro celé Uherské Hradiště včetně městských částí a to pouze do roku 2012. Od roku 2012 jsou průkazy vydávány na Úřadu práce v Uherském Hradišti, kde bohužel pracovníci nebyli vstřícní podat aktuální informace.

Ze získaných informací je důležité si uvědomit, že počet držitelů všech stupňů průkazů se blíží k 4% z celkového počtu obyvatel v Uherském Hradišti, což není zanedbatelné číslo.

3.3 Dopravní infrastruktura

Městská hromadná doprava

V městské části Mařatice se nachází pouze autobusová doprava, železniční doprava územím neprochází.

Městská hromadná doprava osob je zajišťována autobusovou dopravou v rámci Uherského Hradiště, která obsluhuje celkem 7 linek. Provozovatelem je ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s. Na řešeném území Mařatice se nachází celkem 10 autobusových zastávek, které zajišťují linky č. 3 a č. 5. Autobusy jezdí ve špičce v intervalech 15-30 minut, mimo špičku většinou 30-45 minut. Mařaticemi jezdí v pracovní den 26 spojů, o víkendu jich jezdí celkem 5. Vozový park městských autobusů je tvořen vozy běžné délky typu Karosa, resp. Crossway průměrného stáří vozidel 7,2 let. Postupně však dochází k jejich náhradě moderními typy autobusů, především nízkopodlažních. Těch má vozový park Uherské Hradiště aktuálně k dispozici 15 z celkového počtu 77. V roce 2017 dle Plánu dopravní obslužnosti území pro Zlínský kraj je v plánu výměna 10 autobusů za nové nízkopodlažní. [19]

Silniční doprava

Řešeným územím prochází hlavní silnice 2. třídy, ulice 1. Máje, která na sídlišti Východ dále pokračuje jako ulice Sadová. Další významnější ulicí je ulice Větrná a 28. října. Ulice jsou zde navrženy jako obousměrné dvoupruhové komunikace, nenachází se zde světelná signalizace.

4 POPIS ŘEŠENÝCH BEZBARIÉROVÝCH TRAS

Pro účely bakalářské práce bylo řešené území Mařatice rozděleno do tří na sebe plynule navazujících tras označených jako TRASA „A“, TRASA „B“ a TRASA „C“. Zvolené trasy mezi sebou propojují občanskou vybavenost a dopravní infrastrukturu a splňují tak požadavek na vytvoření uceleného bezbariérového návrhu tras.

TRASA „A“ začíná u kruhového objezdu na ul. Sokolovská a navazuje tak na pěší komunikaci směrem do centra města Uherského Hradiště. V této části města je soustředěna většina sportovního zázemí pro občany. Na zvolené trase, na ulici Sportovní a na Rybníku, se nacházejí vstupy do objektů zimního stadionu a Aquaparku. Z další občanské vybavenosti zde najdeme také Sportovní ZŠ, MŠ, lékárnu, potraviny, papírnictví, restauraci LaBrusla, zahrádkářské potřeby a pekárnu. Celkem se jedná o 7 objektů občanské vybavenosti, které byly posuzovány z hlediska bezbariérového přístupu do objektu. Trasa dále pokračuje po ulici 1. Máje podél komunikace, která vede dále směrem k sídlišti Východ do mírného kopce. Na konci této trasy se nachází pobočka knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana, jejíž vstup byl také posuzován z hlediska bezbariérového přístupu. Trasa má celkovou délku 3,2 km a plynule navazuje na trasu „B“ viz. výkres č. 2.

TRASA „B“ plynule navazuje na trasu „A“ u pobočky knihovny na ulici 1. Máje. Na této ulici se nachází také ZŠ T. G. Masaryka, KD Mařatice a na východě území také místní kostel se hřbitovem. Trasa byla dále vedena ulicí Františka Kretze, kde se nachází pošta pro městskou část Mařatice a ulicemi Vladislava Perutky, Pplk. Vladimíra Štěrbý a Školní. Podél těchto ulic se nachází převážně zástavba rodinnými domy. Trasa má celkovou délku 2,9 km a plynule navazuje na trasu „C“ viz. výkres č. 3.

TRASA „C“ představuje území sídliště Východ. Navazuje na trasu „B“ ulicí 1. Máje, která dále pokračuje jako ulice Sadová na kraji zástavby a ulicí Větrná, která lemuje okraj sídliště ze severní strany. Při výstavbě sídliště Východ v 80. letech 20. století byla na sídlišti vybudována také základní občanská vybavenost. Občanskou vybavenost zde tvoří ZŠ Větrná, MŠ Větrná, potraviny, zdravotnické zařízení s lékárnou a rehabilitačním centrem, restaurace na Východě a veterinární klinika. Tyto objekty byly posuzovány z hlediska bezbariérového přístupu. Trasa má celkovou délku 3,6 km, viz. výkres č. 4.

4.1 Rozbor současného stavu – TRASA „A“

4.1.1 Vstupy do budov občanské vybavenosti

Posuzované vstupy do občanských budov nacházející se na trase „A“ jsou znázorněny pomocí fotografií a stručných popisů ve výkresové části. Na fotografiích je znázorněn stávající stav do vytipovaných objektů a znázorněny jsou na výkresech č. 8 a č. 9. Rozbor je prováděn s ohledem na platnou legislativu.

Zimní stadion, hlavní vstup „SZ“

Označení A1- a, viz. výkres č. 8

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Zimní stadion byl v roce 2013 rekonstruován. V přízemí objektu se nacházejí také komerční prostory, které budou dále posuzovány z hlediska bezbariérovosti v dalších odstavcích práce. Hlavní vstup do zimního stadionu je situován na „SZ“ objektu. Šířka dvoukřídlých dveří je 2000 mm, hlavní křídlo otevíravých dveří je šířky 1000 mm. Přístup k hlavnímu vstupu je zajištěn po bezbariérovém chodníku jednotného sklonu. Prosklené dveře jsou snadno vizuálně rozeznatelné od okolí. Na dveřích je správné označení kontrastním páskem ve výšce 850 mm, nicméně zde chybí označení ve výšce 1400-1600 mm stejným pruhem v šířce 50 mm. Na dveřích je z vnitřní strany správně použito vodorovné madlo pro snadnější otevírání dveří. Ve spodní části dveří do výšky 400 mm jsou dveře chráněny proti mechanickému poškození vozítkem.

Zimní stadion, vstup do restaurace LaBrusla „SZ“

Označení A1- b, viz. výkres č. 8

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový vstup.

Vstup do restaurace v přízemí objektu zimního stadionu je na první pohled bohužel špatně vizuálně rozeznatelný od okolí. Je to hlavně díky tomu, že jsou dveře stejně designově řešeny jako okna v restauraci a dveře jsou nedostatečně kontrastně označeny. Pro splnění požadavku volné manipulační plochy 2000x1500 mm zde brání dřevěná rampa, která slouží pro bezbariérový přístup na zahrádku před objektem. Dveře otevíravé ven, nejsou chráněny proti mechanickému poškození vozítkem, nicméně je předpokládáno, že na dveře je použito bezpečnostní sklo a tím je požadavek splněn. Dveře nejsou opatřeny vodorovným madlem v celé šířce dveřního křídla, z venkovní strany jsou opatřeny svislým madlem délky 300 mm, které má horní část madla 1100 mm nad zemí, což je dostatečné.

Zimní stadion, vstup do podnikatelských prostor v 2. NP „S“

Označení A1- c, viz. výkres č. 8

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Vstup do podnikatelských prostor je řešen ze severní části objektu. Velká prosklená plocha o celkové délce cca. 5000 mm může na první pohled vyvozovat pocit dezorientovanosti. Je to především díky tomu, že na dveřích není použito kontrastního označení pruhy o šířce 50 mm ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm. Sklon plochy před vstupem nepřesahuje 2% a je zde zajištěn i přístup po bezbariérovém chodníku, respektive stezce pro pěší a cyklisty. Dveře jsou opatřeny oboustranně vodorovným madlem, nicméně nejsou chráněny proti mechanickému poškození vozítkem do výšky 400 mm dle vyhlášky. Předpokládám zde také použití bezpečnostního skla výplní dveří, čímž by byl požadavek proti mechanickému poškození splněn.

Zimní stadion, prodejna papírnictví „S“

Označení A1- d, viz. výkres č. 8

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový vstup.

Vstup do prodejny papírnictví je řešen také ze severní části objektu. Dveře o celkové šířce 2100 mm jsou snadno vizuálně odlišné od okolí, nicméně na dveřích chybí kontrastní označení pruhy o šířce 50 mm ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm. Manipulační plocha před vstupem do prodejny při otevírání dveří dovnitř je dostatečná, stejně tak jako šířka dveřního křídla 900 mm. Dveře jsou opatřeny svislým madlem, jehož horní část je 1100 mm nad zemí. Dveře nejsou opatřeny vodorovným madlem a nejsou chráněny proti mechanickému poškození vozítkem. Požadavek pro chránění dveří by byl splněn v případě použití bezpečnostního skla pro výplně dveří.

Zimní stadion, zahrádkářské potřeby „SV“

Označení A1- e, viz. výkres č. 8

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový vstup.

Na severovýchodě objektu zimního stadionu se nachází vstup do prodejny zahrádkářských potřeb. Dveře jsou řešeny jako u vstupu do prodejny papírnictví, pouze s rozdílem celkové šířky dveří, která je u prodejny zahrádkářských potřeb 1500 mm.

Zimní stadion, vstup 1 a 2 „SV“

Označení A1- f, A1- g viz. výkres č. 8

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Objektu zimního stadionu mimo hlavní vstup slouží také dva vedlejší vstupy, orientované na severovýchodě objektu. Přístup ke vstupům je po bezbariérové trase s asfaltovým povrchem. Oboje dveře jsou snadno vizuálně rozeznatelné od okolí. Dveře jsou správně opatřeny kontrastním pruhem ve výšce 850 mm, který tvoří rám dveří, nicméně chybí ještě druhé kontrastní označení ve výšce 1400-1600 mm. V celé šířce dveřního křídla také chybí vodorovné madlo pro snadnější otevírání dveří. Správně je zde provedena ochrana dveří do výšky 400 mm nad zemí proti mechanickému poškození vozítkem.

Základní sportovní škola

Označení A2, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení- bariérový vstup.

Hlavní vstup do budovy základní sportovní školy je z ulice Sportovní po třech schodišťových stupních. Přístup je po bariérovém chodníku, na kterých jsou výmoly a praskliny a vytváří tak nerovný povrch a nepravidelné výškové rozdíly. Na schodišťové podestě před vstupem do objektu není zajištěna minimální plocha pro manipulaci, je zde ale správně provedeno kontrastní označení nástupního a výstupního stupně žlutou barvou. Na dveřích chybí kontrastní označení pruhem v šířce 50 mm ve dvou výškách a to 800-1000 mm a 1400-1600 mm nad zemí. Dveře taktéž nejsou chráněny proti mechanickému poškození vozítkem do výšky 400 mm, předpokládá se použití bezpečnostního skla, tím by byl požadavek proti mechanickému poškození splněn. Po pravé straně schodišťových stupňů je doplněno madlo, nicméně nevyhovuje jeho tvar ani přesah. Tvar zábradlí neumožňuje dostatečné uchopení shora, madlo nepřesahuje min. 150 mm před nástupní stupeň.

Aquapark Uherské Hradiště

Označení A3, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Před vstupem nově zrekonstruovaného objektu Aquaparku je zajištěna dostatečná manipulační plocha 2000x1500 mm (dveře se otevírají směrem ven). Přístup je po bezbariérovém chodníku jednotného sklonu bez nerovností, sklon plochy před vstupem nepřesahuje 2%. Dvoukřídlé dveře o šířce jednoho dveřního křídla 1000 mm nejsou moc dobře kontrastní od okolí, chybí kontrastní označení. Dveře jsou opatřeny kovovými vodorovnými madly, tvar kliky splněn dle vyhlášky. Dveře jsou zaskleny míň než 400 mm- předpokládám, že zde je použito bezpečnostní sklo a tím je požadavek splněn.

Mateřská škola

Označení A4, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení – částečně bezbariérový vstup.

Dveře jsou snadno vizuálně kontrastní od okolí. Plocha před vstupem splňuje požadavek na minimální rozměry 1500x2000 mm při otevírání dveří směrem ven. Na dveřích chybí kontrastní označení ve dvou výškách. Dveře opatřeny svislým madlem, jehož horní hrana je 1100 mm nad zemí. Dveře jsou také správně chráněny do výšky 400 mm proti mechanickému poškození vozítkem. Hlavním nedostatkem je bohužel překročení max. dovoleného sklonu před vstupem do objektu 5%, který komplikuje osobám na vozíku snadné otevření dveří.

Potraviný COOP

Označení A5, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení – bariérový vstup.

Přístup ke starší prodejně s potravinami je zajištěn po bezbariérovém chodníku, před vstupem je zajištěn požadavek na min. manipulační plochu. Dveře se otevírají směrem ven. Dveře nejsou moc dobře vizuálně rozeznatelné od okolí. Na dveřích chybí kontrastní označení dveří ve dvou výškách. Na dveřích je také nevhodně použitý tvar kliky. Dveře jsou chráněny pouze do výšky 300 mm nad zemí, což je nedostatečné.

Lékárna

Označení A6, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení – bariérový vstup.

Přístup k lékárně je po bezbariérové pěší komunikaci. Není zajištěna minimální manipulační plocha do objektu, před vstupem je nevhodně řešena betonová rampa. Rampa přesahuje maximální povolený sklon dle platné legislativy, který udává max. sklon 2 %. Dveře nejsou moc dobře rozeznatelné od okolí pro slabozraké osoby. Dveře nejsou opatřeny kontrastním pruhem dle vyhlášky. Dveře opatřeny vodorovným madlem jen na vnější straně, tvar kliky nevyhovuje. Dveře nedostatečně chráněny proti mechanickému poškození vozítkem až do výšky 400 mm, zde jen 300 mm nad zemí.

Pekařství Masaříkovi

Označení A7, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení – bariérový vstup.

Bezbariérový přístup do objektu znemožňuje především nedostatečný prostor před

dveřmi a schodišťový stupeň výšky 150 mm těsně před vstupem. Ten brání přístup do objektu osobám na vozíku, tudíž správné chránění dveří ve spodní části dveří je již zanedbatelné. Dveře jsou snadno vizuálně kontrastní od okolí. Dveře díky svým členěním skleněných výplní zajišťují kontrastní označení ve dvou výškách a dá se považovat za vyhovující.

Knihovna Bedřicha Beneše Buchlovana

Označení A8, viz. výkres č. 9

Celkové hodnocení – bezbariérový vstup.

Přístup do knihovny je zajištěn po bezbariérovém chodníku z ulice 1. Máje. Před vstupem do objektu je zajištěn požadavek na min. plochu před vstupem do objektu i požadavek na sklon nepřesahující 2%. Celková šířka dveří neumožňuje otevření do 1250 mm, ale pouze do 900 mm, což je nedostatečné. Kontrastní označení dveří od okolí je zajištěno barevným rámem oproti modré fasádě objektu, nicméně na nich chybí kontrastní označení ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm. Dveře nejsou opatřeny vodorovným madlem umístěným na straně opačné, než jsou závěsy. Dveře jsou správně chráněny do výšky 400 mm proti mechanickému poškození vozítkem.

4.1.2 Parkování

Parkování pro návštěvníky objektu zimního stadionu je zajištěno na parkovišti ze severní strany objektu o celkové kapacitě 114 parkovacích míst z toho 10 vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohyblivě postižené viz. obr. č. 14 vlevo.



Obr. 14 Obrázek vlevo- vyhrazená parkovací stání u zimního stadionu, vpravo- vyhrazená parkovací stání u Aquaparku

Základní sportovní škola své vlastní parkovací plochy u budovy nemá. Návštěvníci využívají parkovacích míst u zimního stadionu, nebo 80 m vzdálené parkoviště u Kina Hvězda kde se nachází dalších 70 parkovacích míst. Parkoviště je po nové rekonstrukci kina nově zřízeno se závorovým systémem, nicméně pro zaměstnance školy je umožněn systém bez placení. Na tomto parkovišti nejsou zřízeny žádná vyhrazená parkovací stání, přičemž dle vyhlášky o takové kapacitě parkovacích stání by měly být zajištěny minimálně 4 o minimální

šířce 3500 mm. Šířka 3500 mm již zahrnuje manipulační plochu 1200 mm.

Pro návštěvníky Aquaparku je pouze pro držitele průkazu ZTP zajištěn příjezd z ulice 28. října do ulice Sportovní, kde je vyhrazeno 9 parkovacích míst pro osoby těžce pohyblivě postižené viz. obr. č. 14 vpravo. Parkovací stání mají dostatečnou šířku 3500 mm a z parkovacích stání je zajištěn bezpečný bezbariérový přístup ke vstupu objektu.

Pro parkování před mateřskou školou a v těsné blízkosti pekárny slouží šikmé stání obousměrně podél ulice 28. Října. Nejsou zde vyhrazena parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Parkování pro návštěvníky potravin a lékárny, které se nacházejí v areálu na kraji sídliště pod Svahy je zajištěno podél ulice na Rybníku, avšak není zde vyhrazeno žádné parkovací místo pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Parkování pro návštěvníky knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana na ulici 1. Máje je zajištěno zboku objektu, podél ulice Školní. Parkovací místo vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené zde také chybí.

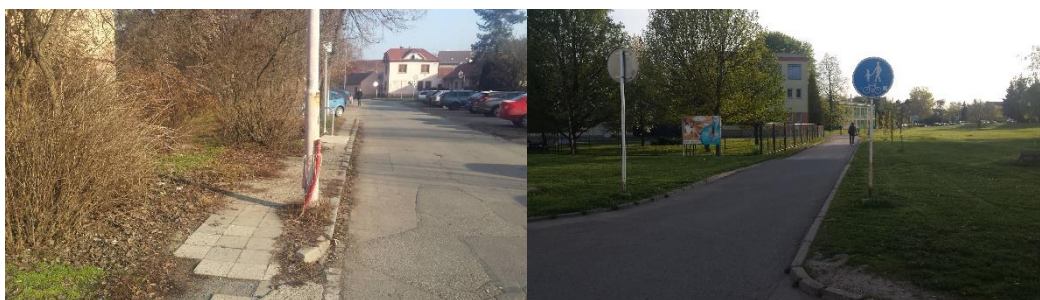
4.1.3 Komunikace pro pěší

Pro názornost bezbariérovosti tras na trase „A“ slouží výkres č. 5. Podél ulice Sokolovská je pěší komunikace provedena ze zámkové dlažby barevně odlišena od cyklistické stezky. Pěší komunikace a prostor pro cyklisty jsou mezi sebou odděleny hmatným pásem. Chodníky jsou zde navrženy šířky 3000-3600 mm což je dostačující.

Trasa od ulice Na Rybníku podél zimního stadionu, která dále pokračuje ulicí Sportovní podél ZŠ a Aquaparku má asfaltový povrch. Tato část komunikace je opatřena dopravní značkou C09a „Stezka pro chodce a cyklisty“, proto zde není nutné zvlášť určovat rozhraní mezi vymezeným prostorem pro chodce a cyklisty hmatným pásem. Přirozená vodící linie v ulici Na Rybníku je zajištěna podél stěny objektu zimního stadionu, nicméně dále směrem na západ zde přirozená či umělá vodící linie chybí. Umělou vodící linií by byl např. zvýšený obrubník do výšky 60 mm. Podél ulice Sportovní je po pravé straně zvýšený obrubník výšky 80 mm, přerušení nad 8000 mm se zde nenachází. Šířkové uspořádání této pěší komunikace je od 3000 mm až 4000 mm. Přirozená vodící linie, obrubník se zvýšenou hranou, končí v úrovni objektu Aquaparku a dále směrem k ulici 28. října chybí úplně.

Pěší komunikace podél ulice 28. října je provedena ze zámkové dlažby až po místo pro přecházení ozn. ve výkresech jako A-M6. Šířka chodníku je 1800 mm. Chodník je opatřen

oboustranně zahradním obrubníkem, nicméně jeho výška nad terén je méně než minimum 60 mm, pouze v délce 75 m je tento požadavek splněn. Nedostatečnou výškou obrubníku zde není zajištěna vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Dále směrem k přechodu ozn. ve výkresech jako A-P7 je pěší komunikace v havarijním stavu. V současnosti je část tohoto úseku tvořena betonovou dlažbou starého čtvercového formátu, v některých místech ale často i vymezení komunikace pro pěší chybí a je řešeno společným pohybem chodců a aut v ulici viz. obr. č. 15 vlevo. Šířkové uspořádání pěší komunikace v tomto úseku se pohybuje kolem 900-1500 mm.



Obr. 15 Vlevo- Havarijní stav pěší komunikace podél ul. 28. října, vpravo- pěší komunikace v ulici Na Rybníku

Pěší komunikace na sídlišti pod Svahy jsou řešeny nově zámkovou dlažbou. Pěší komunikace je oboustranně opatřena zahradním obrubníkem, je zajištěna i přirozená vodící linie zvýšením obrubníku na jedné straně. Šířka chodníku je zde 1900-2200 mm.

Pěší komunikace podél ulice 1. Máje je nově rekonstruovaná ve stávající trase. Rekonstrukce proběhla v roce 2013. Materiálově je řešena ze zámkové betonové dlažby, šířka chodníku je 2400 mm. Po pravé straně směrem dál od komunikace je do výšky 60 mm zvýšen obrubník tvořící přirozenou vodící linii. Podél komunikace je stávající zástavba rodinnými domy, výjezdy z rodinných domů přes chodník jsou opatřeny varovnými pásy.

4.1.4 Přechody pro chodce

Současným stavem a rozбором stávajících přechodů pro chodce s podrobnou fotodokumentací se zabývají výkresy č. 10, č. 11 a č. 12. V celkové délce trasy „A“ je posouzeno celkem 8 přechodů pro chodce z pohledu bezbariérovosti.

Přechod pro chodce na ulici Města Mayen, Sokolovská a 1. Máje

Označení A-P1, A-P2, A-P6, viz. výkres č. 10 a č. 11

Celkové hodnocení- bezbariérové přechody pro chodce.

Jedná se o přechody bez světelné signalizace přes dvoupruhovou obousměrnou

komunikaci. Délka přecházení u přechodů A-P1 a A-P2 je 9000 mm s dělicím ostrůvkem šířky 1750 mm, u přechodu A-P6 je délka přecházení 7000 mm bez dělicího ostrůvku. Šířka přechodů je 3000 mm s přimknutým přejezdem pro cyklisty. Pěší komunikace a prostor pro cyklisty jsou od sebe odděleny hmatným pásem, který určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro chodce a cyklisty nebo in-line brusle. Hmatný pás má šířku 300 mm a jeho povrch je vnímatelný bílou holí a nášlapem. V celé šířce všech přechodů je snížen obrubník do maximální výšky 20 mm. Na přechodech jsou kontrastně od okolní dlažby provedeny varovné a signální pásy s hmatovým provedením. Varovné pásy mají šířku 400 mm, signální pásy šířku 800 mm a navazují na varovný pás. Je zajištěn také dostatečný přesah varovného pásu za signální, minimum je 800 mm. Signální pásy jsou v ose přechodů a svou délkou přesahují minimální hodnotu 1500 mm, což zajišťuje správné směrové navedení nevidomého na přechod.

Přechod pro chodce na ulici 1. Máje

Označení A-P3, viz. výkres č. 10

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový přechod pro chodce.

Přechod pro chodce se nachází za kruhovým objezdem směrem do Mařatic. Přechod je bez světelné signalizace přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Délka přecházení i s ostrůvkem je 10000 mm, z toho šířka ostrůvku je 1750 mm. Na obou stranách přechodu je správně snížen obrubník v celé šířce přechodu, jehož výška nepřesahuje 20 mm. Varovný pás má šířku 900 mm na obou stranách přechodu, což může vést k dezorientaci pro nevidomé osoby. Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. by měl mít varovný pás šířku 400 mm. Přechod postrádá na obou stranách signální pásy šířky 800 mm a délky min. 1500 mm, které by navazovaly na vodící linii.

Přechod pro chodce na ulici Sokolovská a 1. Máje

Označení A-P4, A-P5 viz. výkres č. 11

Celkové hodnocení- částečně bezbariérové přechody pro chodce

Přechody pro chodce A-P4 a A-P5, které uzavírají trasu „A“ ze severovýchodní strany byly zhodnoceny po celkové analýze stávajícího stavu jako částečně bezbariérové. Podél ulice Sokolovská vede cyklistická stezka, pěší komunikace od stezky jsou od sebe odděleny hmatným pásem dostatečné šířky s hmatovou úpravou. Délka přecházení přechodu u A-P4 je 7600 mm, délka přecházení A-P5 je 3000 mm. Přechod pro chodce A-P4 je opatřen na obou stranách správně řešenými varovnými i signálními pásy s hmatovou úpravou kontrastní od okolní dlažby. U přechodu A-P5 je nedostatkem chybějící signální pás v šířce 800-1000 mm

v délce min. 1500 mm navazující na varovný na jedné straně, na druhé straně přechodu je signální pás veden šikmo na varovný pás a ne kolmo do osy přechodu dle vyhlášky. U obou přechodů je také zásadním nedostatkem vyznačení přechodu přes cyklistickou stezku. Přechod pro chodce vedený přes jízdní pruh pro cyklisty je nutné vyznačit vodorovným dopravním značením a ne signálním pásem jak je provedeno zde.

Přechod pro chodce na ulici 28. Října

Označení A-P7, viz. výkres č. 12

Celkové hodnocení- bariérový přechod pro chodce.

Délka přecházení přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci bez světelné signalizace je 10000 mm, přechod se nachází v oblouku křižovatky. Délka přecházení překračuje povolených maximálních 7000 mm. Při své délce a umístění by měl být opatřen alespoň vodícím pásem přechodu, ochranným ostrůvkem. V místě přecházení není na obou stranách snížen obrubník na max. výšku 20 mm v šířce přechodu, která je 4000 mm. Při směru chůze od zastávky A-Z1 k pekařství je sice přechod opatřen dlažbou s hmatným povrchem pro vymezení varovného a signálního pásu, nicméně barva není kontrastní od okolní dlažby. Varovný a signální pás na této straně přechodu nemají správné rozměry, signální pás nenavazuje na vodící linii a nemá min. délku 1500 mm, varovný pás nepřesahuje min. 800 mm od signálního pásu, výška obrubníku v místě ukončení varovného pásu není min. 80 mm. Na druhé straně přechod postrádá hmatové prvky vnímatelné slepeckou holí a nášlapem úplně.

Přechod pro chodce na ulici 1. Máje

Označení A-P8, viz. výkres č. 12

Celkové hodnocení- bezbariérový přechod pro chodce.

Ulice 1. Máje prošla roku 2015 rekonstrukcí pěší komunikace na obou stranách. Přechod je proveden jako bezbariérový, je vybaven varovným a signálním pásem v hmatové úpravě a v barevném kontrastu od okolní dlažby. Signální pásy šířky 800 mm jsou napojeny na varovné pásy šířky 400 mm a správně jsou dotaženy k přirozené vodící linii, kterou zde tvoří zvýšená hrana zahradního obrubníku podél pěší komunikace. V místě přechodu je docíleno snížení na úroveň 20 mm pomocí nájezdových ramp, na pěší komunikaci je dodržen průchozí pás šířky 900 mm.

4.1.5 Místa pro přecházení

Místa pro přecházení na trase „A“ jsou vyobrazeny na výkresech č. 13 a č. 14. Jedná se celkem o devět posuzovaných míst. Níže je podrobný rozbor všech těchto míst stávajícího stavu.

Místo pro přecházení v ulici Na Zápovědi

Označení A-M1, viz. výkres č. 13

Celkové hodnocení- bariérové MPP.

Délka přecházení v oblouku je 7000 mm. Přerušení vodící linie přes MPP není nad max. 8000 mm. V místě pro přecházení není snížen obrubník na obou stranách na max. výšku 20 mm. MPP je doplněno také varovným pásem, nicméně dle vyhlášky č. 398/2001 Sb. má být šířka varovného pásu 400 mm, zde jsou provedeny varovné pásy šířky 600-900 mm, což může vést k dezorientaci nevidomých osob. Chybí zde také signální pásy, které by navazovaly na varovné pásy s odstupem 300-500 mm, šířky 800-1000 mm a délky min. 1500 mm.

Místo pro přecházení v ulici 1. Máje

Označení A-M2, viz. výkres č. 13

Celkové hodnocení- částečně bezbariérové MPP.

V roce 2015 byla ulice 1. Máje včetně místa pro přecházení A-M2 rekonstruována ve stávající trase. V této době již dávno platila vyhláška MMR č. 398/2009 Sb. která udává, že místo pro přecházení je místem určeným pro přechod přes silnici i osobám s omezenou schopností a orientace v případě, že je bezpečné. Proto nevidomé na tyto místa můžeme navést signálním pásem, který je od varovného pásu odsazen o 300-500 mm. Ten je zde proto nutné doplnit. Řešení pouze s varovným pásem š. 400 mm po délce sníženého obrubníku na max. výšku 20 mm a vyvýšení vodící linie na vnitřní straně chodníku bylo možné v době, kdy platily vyhláška č. 369/2001 Sb. a vyhláška č. 492/2006 Sb. MPP je nutné doplnit také o vodící pás, jelikož délka přecházení překračuje max. povolenou délku 7000 mm a nachází se v oblouku.

Místo pro přecházení v ulici Na Rybníku

Označení A-M3, viz. výkres č. 13

Celkové hodnocení- bariérové MPP.

Délka pro přecházení je 9200 mm, místo pro přecházení není doplněno o vodící pás. Na straně, kde MPP navazuje na přechod pro chodce A-P6 není správně oddělen signální pás od varovného pásu o 300-500 mm. Na protější straně chybí varovný i signální pás. Není zde ani zajištěna přirozená vodící linie, dle které by se nevidomé osoby mohly pohybovat.

Místo pro přecházení v ulici Na Rybníku

Označení A-M4, viz. výkres č. 13

Celkové hodnocení- bariérové MPP.

Přístup k místu pro přecházení je částečně po bariérovém chodníku, jsou zde nerovnosti na povrchu, které však nepřesahují povolený výškový rozdíl 5 mm u jednoho druhu povrchu. MPP navazuje na chodník bez přirozené vodící linie. Délka pro přecházení je 6000 mm, výška obrubníku v místě přecházení je snížena na max. výšku 20 mm. MPP není opatřeno hmatově a kontrastně upravenými pásy na obou stranách.

Místo pro přecházení v ulici 28. Října

Označení A-M5, viz. výkres č. 13

Celkové hodnocení- bariérové MPP.

Přístup k tomuto místu pro přecházení je po nevyhovující pěší komunikaci havarijního stavu. Celková délka místa přecházení je 2x12000 mm, uprostřed MPP je zřízen ostrůvek délky 9000 mm. Není zde zajištěna přirozená vodící linie, místo není opatřeno hmatově a kontrastně upravenými pásy dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Místo pro přecházení by také mělo být vybaveno vodícím pásem, jelikož se nachází v oblouku. Ten by mohl být doplněn pouze v případě zrekonstruování místní komunikace, která je se značnými výmoly a prasklinami.

Místo pro přecházení v ulici Pod Zahrady

Označení A-M6, viz. výkres č. 13

Celkové hodnocení- bezbariérové MPP.

Místo pro přecházení v délce 6500 mm. Hmatové úpravy jsou zde řešeny ve stísněných poměrech- chodník má šířku 1500 mm. Při takovém řešení, by měly mít hmatové úpravy zachovanou svou funkčnost. Signální pás i se svou krátkou délkou umožňuje zrakově postiženému najít při pohybu podél vodící linie místo pro přecházení. Z důvodu krátké délky signálního pásu by mělo být MPP doplněno také o směrové vedení i na vozovce formou vodícího pásu přechodu. Varovný pás zde má správnou šířku 400 mm a je ukončen v místě výškového rozdílu mezi klínem příčného prahu a obrubníkem chodníku ve výšce 80 mm.

Místa pro přecházení v ulici 1. Máje

Označení A-M7, A-M8, A-M9, viz. výkres č. 14

Celkové hodnocení- bezbariérové MPP.

Uvedená místa pro přecházení v délce 5000 mm byla rekonstruována v roce 2015, dle analýzy byly vyhodnoceny jako bezbariérová. Šířka varovného pásu je 400 mm, jeho šířka je v celé délce přecházení při sníženém obrubníku do max. výšky 20 mm. Signální pás je od něj odsazený o 300 mm a je veden podél přirozené vodící linie- zvýšený obrubník výšky 60 mm, který tím zajišťuje dostatečné navedení k nebezpečnému místu. Jediný nedostatek, který mají

všechny výše uvedené MPP je nedostatečná délka signálního pásu, která má být dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. 1500 mm.

4.1.6 Zastávky MHD

Na trase „A“ se nacházejí dvě zastávky MHD. Hodnocení zastávek je proveden dle platné normy ČSN 73 6425 a vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. Popis zastávek spolu s fotodokumentací se nachází ve výkresové části na výkrese č. 15.

Zastávky MHD na ulici 1. Máje

Označení A-Z1, A-Z2, viz. výkres č. 15

Celkové hodnocení- bezbariérové zastávky.

Jak už bylo zmíněno výše, v roce 2015 proběhla rekonstrukce ulice 1. Máje, při níž se rekonstruovaly také obě zastávky A-Z1 a A-Z2. Čekací délky obou nástupišť jsou 8000 mm. Zastávky jsou vybaveny novými přístřešky s lavičkami, které jsou umístěny v zálivu a nenarušují tak průchozí prostor na pěší komunikaci, ani nevytváří překážku při souvislé vodící linii. Hrana nástupiště je ve výšce 160 mm nad vozovkou a je v celé své délce kontrastně označena bez hmatové úpravy. Není zde použit zastávkový obrubník, což při změně dokončené stavby je přípustné. Signální pás šířky 800 mm s hmatovou úpravou navazuje na přirozenou vodící linii, kterou tvoří zahradní obrubník ve výšce 60 mm. Označení zastávky A- Z1 není umístěno 800 mm od signálního pásu, je umístěno mimo pěší komunikaci pro zajištění dostatečné průchozí šířky na komunikaci, nicméně by mělo být umístěno alespoň ve vodorovném směru blíže k signálnímu pásu. Zastávky nejsou označeny popisem s Braillovým písmem.

4.1.7 Vyhodnocení trasy „A“

Nejvíce opakovanými nedostatky u posuzovaných vstupů na trase „A“ je především chybějící vodorovné madla v šířce dveří a nedostatečné kontrastní označení pruhem na dveřích ve dvou výškách. U starších objektů jako jsou např. potraviny nebo lékárna je to také nedostatečná šířka dveří, u lékárny a základní sportovní školy také nedostatečná manipulační plocha přes vstupem do objektu.

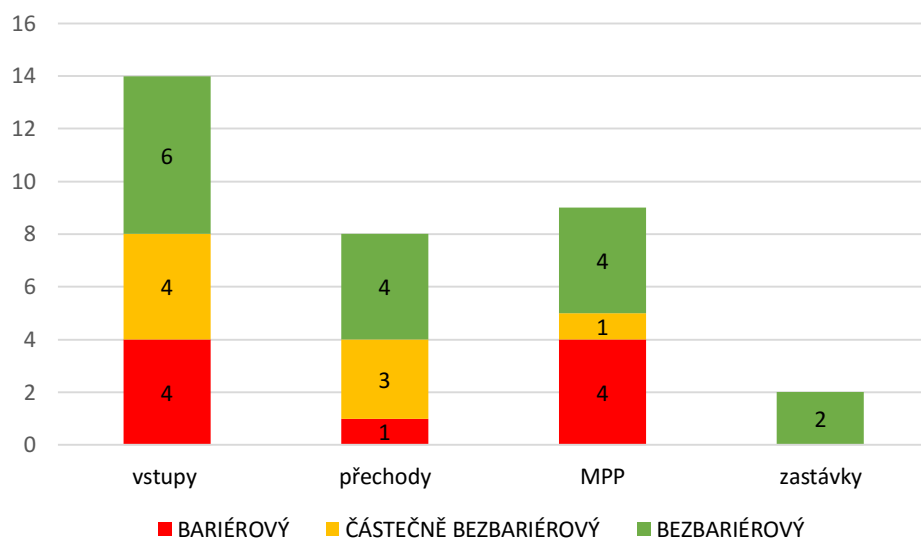
Úprava pěších komunikací je nutná v celkové délce 219 m, na ploše 395 m². Jedná se o ulici 28. října, kde především úsek u MPP A- M5 je v havarijním stavu. Na délce 561 m je nutné doplnit přirozenou vodící linii, z toho 230 m nemá řešen obrubník podél pěší komunikace vůbec a v délce 331 m je potřeba stávající obrubník nahradit novým s vyšší hranou nad pěší

komunikací.

Nejčastějšími nedostatky u přechodů pro chodce je nesprávné užití hmatových úprav – především nedodržení správným rozměrů, napojení nebylo kolmo na osu přechodu, použití varovného a signálního pásu současně a chybějící vodící pás přechodu při řešení přechodu v oblouku nebo při delší vzdálenosti.

Místa pro přecházení podél ulice 1. Máje jsou řešena bezbariérově, u ostatních přechodů jsou nedostatky především v chybějících hmatových úpravách.

Zastávky MHD na trase „A“ jsou řešeny bezbariérově, zaznamenán byl pouze nedostatek u umístění označnicku zastávky A- Z1, který je umístěn dále od signálního pásu.



Graf 1 Vyhodnocení současného stavu bariér na trase "A"

4.2 Rozbor současného stavu- TRASA „B“

4.2.1 Vstupy do budov občanské vybavenosti

Na trase „B“ jsou posuzovány celkem čtyři vstupy do občanských budov. Stávající stav je zachycen na fotografiích spolu se stručným popisem na výkrese č. 16. Následující rozbor je prováděn s ohledem na platnou legislativu.

Vstup do budovy pošty

Označení B1, viz. výkres č. 16

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový vstup.

Budova pošty sloužící pro městskou část Mařatice je přístupná po bezbariérovém chodníku v ulici Františka Kretze. Objekt je přístupný například po bezbariérovém přístupu z pěší komunikace, nebo po schodišti o pěti stupních, které je opatřeno na pravé straně madlem. Bohužel madlo nepřesahuje v minimální délce 150 mm před nástupní stupeň, jeho tvar však umožňuje dostatečné uchopení shora. Nástupní a výstupní stupeň schodiště by měly být kontrastně označeny žlutou barvou v celé šířce stupně. Před dveřmi, které se otevírají směrem dovnitř, je zajištěna dostatečná manipulační plocha, která má být min. 1500x1500 mm. Dveře jsou opatřeny klikou vyhovujícího tvaru, nicméně nejsou opatřeny vodorovným madlem pro snadnější otevírání dveří osob na vozíku a nejsou chráněny proti mechanickému poškození vozítkem do výšky 400 mm, dalo by se předpokládat, že je zde použito bezpečnostní sklo a tím by byl požadavek také splněn. Dveře jsou snadno vizuálně rozeznatelné od okolí, ale chybí zde kontrastní označení pruhem v šířce 50 mm ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm- to je nutné doplnit.

Vstup do KD Mařatice

Označení B2, viz. výkres č. 16

Celkové hodnocení- bariérový vstup.

Bezbariérový přístup do objektu znemožňuje několik faktorů. Sklon plochy před vstupem do objektu přesahující max. dovolený sklon 2%, práh do výšky 150 mm a šířka dveří pouze 800 mm. Dveře jsou součástí vrat, které se dají otevřít na celou šířku, to se ale v běžném provozu neprovádí. Dveře jsou snadno vizuálně rozeznatelné od okolí. Díky celodřevěnému provedení jsou chráněny proti mechanickému poškození vozítkem a odpadá tak požadavek na kontrastní označení dveří páskem ve dvou výškách. Dveře nejsou opatřeny vodorovným madlem v celé šíři dveří.

Vstup do Základní školy T. G. Masaryka

Označení B3, viz. výkres č. 16

Celkové hodnocení- bariérový vstup.

Hlavní vstup do budovy ZŠ je řešen po schodišti o dvanácti stupních. Tento vstup do objektu je bariérový pro osoby na vozíku, není zde splněn tudíž ani požadavek na minimální manipulační plochu před vstupem do objektu a také se dá ustoupit od požadavku na zasklení dveří od výšky 400 mm proti mechanickému poškození vozítkem. Dveře jsou doplněny vodorovnou hliníkovou příčkou z vnější strany, která zároveň splňuje i požadavek na kontrastní označení dveří ve výšce 800 mm, chybí doplnění kontrastního označení ve výšce 1400-1600 mm. Madlo na levé straně schodiště nemá přesah 150 mm před nástupní a výstupní stupeň, které nejsou ani kontrastně označeny.

Druhý, vedlejší vstup do objektu je z nádvoří přístupný po čtyřech schodišťových stupních a rampě, před vstupem do objektu je výškový rozdíl řešen opět dvěma schodišťovými stupni a betonovou rampou. Dveře umožňují otevření do šířky 1250 mm, dveřní otevíravé křídlo je šířky 900 mm. Dveře jsou do výšky 300 mm od země zaskleny, je zde provedeno také kontrastní označení dveří ve výšce 900 mm. Madlo před vstupem je řešeno jen na levé straně, bez dostatečného přesahu před nástupní stupeň.

Vstup do místního kostela

Označení B4, viz. výkres č. 16

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový vstup.

Přístup ke vstupu do objektu je po bezbariérovém chodníku. Dřevěné dveře jsou snadno vizuálně kontrastní od okolí, jsou prakticky chráněny proti mechanickému poškození vozítkem v celé ploše. Šířka dveřního křídla umožňuje otevření až do šířky 1400 mm, což je dostačující z hlediska bezbariérovosti. Od ostatních požadavků, které jsou kladeny na vstupy do občanských budov, se dá v tomto případně nepatrně ustoupit a považují se jako dostačující. Týká se to především kontrastního označení dveří a opatření dveří vodorovným madlem.

4.2.2 Parkování

Vyhrazená stání pro návštěvníky pobočky pošty Mařatice je řešeno devíti vyhrazenými kolmými stání v ulici Františka Kretze přímo naproti objektu. Vyhrazená stání neobsahují vyhrazené parkovací místo pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.



Obr. 16 Vlevo- parkovací stání před budovou pošty, vpravo- parkovací stání podél objektu knihovny BBB

Zaměstnanci základní školy mají k dispozici 8 parkovacích stání v areálu školy a využívají i parkovací stání v těsné blízkosti školy, které sloužilo dříve obchodu s potravinami. Zde je k dispozici dalších 6 parkovacích stání, nicméně ani v jednom z případů nejsou vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce postižené ani vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku.

Místní Klub Kultury Mařatice svá vyhrazená parkovací stání nemá. Návštěvníci využívají parkovací stání u budovy pošty, nebo u místní základní školy. V bezprostřední blízkosti u objektu je také umístěna zastávka MHD B- Z1 a B- Z2, kterou lidé na kulturní akce ve většině případů využívají přednostněji.

Parkování u místního kostela je možné podél komunikace 1. Máje. Celkově je k dispozici cca. 30 parkovacích míst, nicméně zde chybí vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené. Z důvodu nevyhovujícího stávajícího řešení a nedostatku parkovacích míst, komise města Mařatice již projednává nové parkovací stání v blízkosti kostela. Realizace by měla proběhnout v roce 2017.

Parkování osobních automobilů majitelů či uživatelů rodinných domů nacházejících se na trase „B“ je řešeno na vlastních pozemcích.

4.2.3 Komunikace pro pěší

Pěší komunikace podél ulice 1. Máje byla rekonstruována v roce 2015. Na trase „B“ podél hlavní komunikace se jedná o 82 m rekonstruovaných chodníku, která dále pokračuje směrem ke kostelu v délce 44 m. Nový povrch komunikace je proveden ze zámkové dlažby v šířce 1750- 2700 mm. Přirozenou vodící linii pro nevidomé zde tvoří zahradní obrubník výšky 60 mm nad komunikací a místy i podezdívka zábradlí, která se nachází po pravé straně podél hlavní komunikace viz. obr. č. 17 vlevo. V místech sjezdů k rodinným domům přes chodník jsou

sjezdy na rozhraní mezi chodníkem a vozovkou opatřeny varovným pásem s hmatnou úpravou.



Obr. 17 Vlevo- pěší komunikace podél ulice I. Máje, vpravo- pěší komunikace v ulici Pplk. Vladimíra Štěrbý

V ulici Vladislava Perutky, Pplk. Vladimíra Štěrbý a Školní je soustředěna zástavba rodinnými domy. Pěší komunikace jsou zde provedeny ze zámkové dlažby v šířce 1300-1800 mm. Na základě nízké intenzity chodců navrhuji tuto šířku akceptovat bez stavebních úprav a pokládat ji za dostatečnou. Přirozenou vodící linii v ulici Pplk. Vladimíra Štěrbý tvoří stěna plotu nebo zvýšená hrana zahradního obrubníku do výšky min. 60 mm viz. obr. č. 17 vpravo. V ulici Vladislava Perutky není řešena vodící linie pro nevidomé v celé délce vůbec, v ulici Školní je řešena vodící linie zvýšenou hranou zahradního obrubníku jen individuálně. V místech sjezdů do RD délka přerušení vodící linie nepřekračuje max. dovolenou délku přerušení 8000 mm. Výjezdy z rodinných domů přes chodník nejsou ani v jedné výše uvedené ulici opatřeny varovným pásem umístěným na rozhraní mezi chodníkem a vozovkou.

4.2.4 Přechody pro chodce

Na trase „B“ bylo posuzováno celkem 8 přechodů pro chodce, které jsou zaznamenány ve výkresové části, výkres č. 17 a č. 18. Ve výkresech jsou fotografie zachycující současný stav z hlediska přístupnosti a bariér a také jejich stručný popis.

Přechod pro chodce na ulici Školní

Označení B-P1, viz. výkres č. 17

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový přechod pro chodce.

Přechod se nachází u rohu budovy místní knihovny přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci bez světelné signalizace. Délka přecházení u přechodu je 6000 mm, přechod je široký 3000 mm. Výška obrubníku v místě přecházení je snížena na max. hodnotu 20 mm. Na obou stranách přechodu se nacházejí hmatové úpravy v kontrastní barvě varovných a signálních pásů. Varovné pásy jsou zde provedeny v šířce 400 mm, na ně navazují signální pásy v šířce 800 mm. Signální pásy navazují na vodící linii, nejsou však umístěny v ose přechodu a nesplňují ani požadavek na minimální délku, stávající šířkové uspořádání to však nedovoluje

stavebně upravit lépe.

Přechod pro chodce na ulici 1. Máje

Označení B-P2, viz. výkres č. 17

Celkové hodnocení- bezbariérový přechod pro chodce.

Nově rekonstruovaný přechod pro chodce nacházející se v blízkosti zastávky B-Z1 a místní ZŠ patří k nejfrekventovanějším na této trase. Délka přecházení přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci je 6000 mm, šířka přechodu 3000 mm. Na přechodu je provedena stavební úprava- zpomalovací práh, který je doplněn o vodorovné dopravní značení V17 značící umělou nerovnost na vozovce. Na přechodu je snížený obrubník v celé šířce přechodu do výšky 20 mm nad vozovkou. Na obou stranách přechodu jsou správně vyznačeny hmatové prvky, v kontrastním provedení od okolní dlažby.

Přechod pro chodce na ulici Vladislava Perutky

Označení B-P3, viz. výkres č. 17

Celkové hodnocení- bariérový přechod pro chodce.

Na začátku ulice Vladislava Perutky se nachází přechod pro chodce pod označením B-P3. Délka přecházení od hrany obrubníku je celkem 7000 mm, přechod se nachází v oblouku, v obousměrné dvoupruhové komunikaci. Přístup k přechodu je po bezbariérovém chodníku s vodící linií tvořenou hranou obrubníku do výšky min. 60 mm. Výška obrubníku v místě vstupu na vozovku představuje určitou bariéru, je vyšší než max. povolená výška 20 mm. Přechod není vybaven varovnými a signálními pásy oboustranně, chybí zde také vodící pás přechodu z důvodu umístění přechodu v oblouku a jeho šikmém vedení.

Přechody pro chodce na ulici 1. Máje

Označení B-P4, B-P5, viz. výkres č. 18

Celkové hodnocení- bezbariérové přechody pro chodce.

Délka přecházení u přechodu B-P4 je 8000 mm, u přechodu B-P5 je to dokonce 8500 mm. U přechodu B-P5 z důvodu větší délky pro přecházení než je 8000 mm chybí vodící pás přechodu, který bude sloužit pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení. Přechody jsou správně doplněny o varovné pásy a na ně navazující signální pásy, které jsou dovedeny až k umělé vodící linii- zvýšený obrubník. Hmatové úpravy jsou provedeny kontrastně od okolní dlažby. Maximální výškový rozdíl v místě sníženého obrubníku je max. 20 mm. Tím je zajištěn samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

4.2.5 Místa po přecházení

V řešené trase „B“ je posouzeno celkem 5 místo pro přecházení. Souhrnně jsou všechna místa pro přecházení vyobrazena a popsána z hlediska svých současných bariér na výkrese č. 19.

Místa pro přecházení v ulici Na Bahně

Označení B-M1, B-M2, viz. výkres č. 19

Celkové hodnocení- částečně bezbariérové MPP.

Délka pro přecházení u B-M1 je 6000 mm, u B-M2 je 4500 mm, obrubník je snížen v šířce přecházení na 20 mm, přístup je bezbariérový po nově zrekonstruovaném chodníku. Obě MPP jsou opatřeny na obou stranách varovným pásem v šířce 400 mm. U B-M1 je řešen signální pás s odstupem 300 m od varovného pásu pouze na jedné straně, u B-M2 jsou řešeny signální pásy oboustranně, nicméně nesplňují minimální požadavek na délku 1500 mm dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., zajišťují však dostatečné směrové navedení na MPP. Zde by se dalo MPP posuzovat i dle ČSN 73 6110/Z1, kde v bodě 10.1.3.1.14 je uvedeno, pokud MPP není možno z důvodu stavebně technických podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se zde neprovádí. [5]

Místo pro přecházení v ulici Pplk. Vladimíra Štěrby

Označení B-M3, viz. výkres č. 19

Celkové hodnocení- bariérové MPP.

Není řešeno jako bezbariérové, chybí snížení obrubníku na max. výšku 20 mm pomocí rampové části chodníku, není řešeno hmatové provedení pro osoby s poruchou zraku. Délka přecházení je 12000 mm a nachází se v oblouku, chybí zde vodící pás přechodu.

Místa pro přecházení v ulici 1. Máje

Označení B-M4, B-M5, viz. výkres č. 19

Celkové hodnocení- částečně bezbariérové MPP.

Na trase vedoucí k místnímu kostelu se nacházejí dvě místa pro přecházení. U obou míst je zajištěna vodící linie pomocí zvednuté hrany obrubníku lemující chodník po pravé straně. V místě přecházení ve styku s vozovkou je hrana obrubníku snížena na výšku 20 mm. Místa jsou opatřena varovnými pásy kontrastní barvy šířky 400 mm, nicméně na ně navazující signální pásy nejsou od nich odsazeny o 300-500 mm. MPP jsou stavebně upraveny jako přechody pro chodce, což je pro nevidomého chybná informace, platí zde jiné dopravní předpisy. Signální pásy také nesplňují požadavek na minimální délku 1500 mm, je nutné proto MPP doplnit také o vodící pásy přechodu, nebo by se dalo řešit obdobně jak je uvedeno u B-

M1 a B- M2- stavebně technické podmínky zde nedovolují dodržet požadavek na min. délku signálního pásu.

4.2.6 Zastávky MHD

Na trase „B“ se nacházejí 4 zastávky hromadné dopravy, všechny na hlavní komunikaci 1. Máje. Předmětem výkresu č. 20 a č. 21 je rozbor všech zastávek veřejné dopravy na této trase. Hodnocení zastávek je proveden dle platné normy ČSN 73 6425 a dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb.

Zastávky na ulici 1. Máje

Označení B-Z1, B-Z2, B-Z5 viz. výkres č. 20 a č. 21

Celkové hodnocení- bezbariérové zastávky.

Nově zrekonstruované zastávky podél ulice 1. Máje jsou provedeny jako bezbariérové. Odsazení zastávek B-Z1 a B-Z2 od sebe je dostačující 55000 mm, minimální vzdálenost je 30000 mm. Šířka nástupišť je 2200 a 2700 mm, minimální šířka je 1700 mm. Na zastávkách B-Z1 a B-Z2 není použit zastávkový obrubník, výška obrubníku je 160 mm, což vyhovuje z hlediska změny dokončené stavby. U zastávky B-Z5, která se nachází v zálivu pro autobus, je nově použit i zastávkový obrubník, výška nástupiště je 200 mm. Všechny výše zmiňované zastávky jsou správně nově doplněny o vodorovné dopravní značení V11a na vozovce, kontrastní pásy v šířce 500 mm od hrany obrubníku bez hmatové úpravy, signální pásy v šířce 800 mm vedoucí k přirozené vodící linii (betonová zídka, zvýšená hrana obrubníku) a v místě nástupu do prvních dveří autobusu, označnick zastávky umístěn podél vodící linie vedle signálního pásu mimo zastávku B- Z5. Označnick u zastávky B- Z5 je umístěn 2200 mm od signálního pásu, což je nepřijatelné z hlediska pro osoby nevidomé. Zastávka B-Z1 je navíc doplněna o přístřešek s lavičkou.

Zastávky na ulici 1. Máje

Označení B-Z3, B-Z4 viz. výkres č. 20 a č. 21

Celkové hodnocení- bariérové zastávky.

Šířka nástupišť zastávek je dostatečná 1800 a 2600 mm, přístřešky nezasahují do průchozího profilu chodníku. K oběma zastávkám je umožněn přístup podél přirozené vodící linie, kterou tvoří zvýšená hrana zahradního obrubníku do výšky 60 mm a v případě zastávky B-Z3 místy vnější hrana zděného plotu. Obě zastávky však nejsou doplněny o žádné hmatové úpravy či zvýšení nástupišť, které by umožňovaly užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Označnick u zastávky B- Z4 je umístěn v nevhodné vzdálenosti od

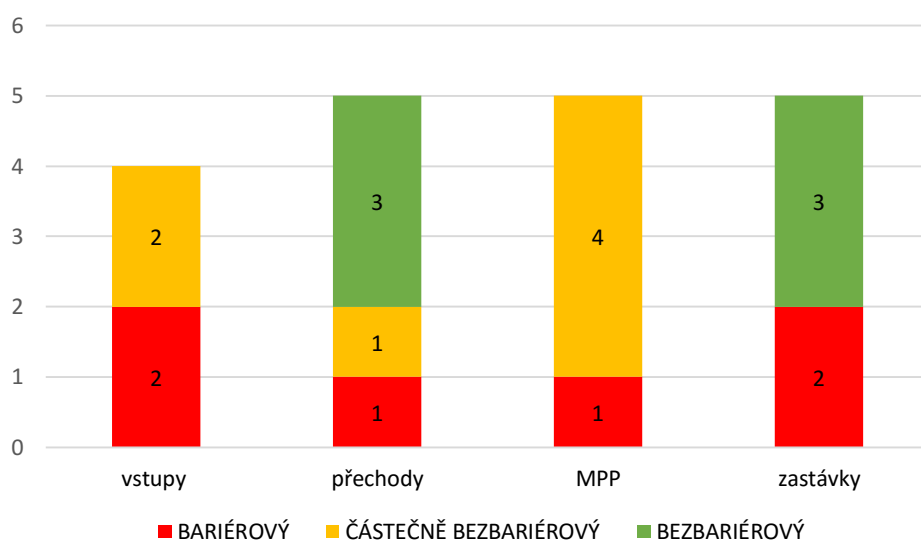
zastávky.

4.2.7 Vyhodnocení trasy „B“

Nejčastějšími nedostatky na trase „B“ při posuzování vstupů do objektů byly zaznamenány převážně nevyhovující šířky dveří a bariérový vstup k objektu bez vyhovující rampy. U přechodů pro chodce nebyly stavební nedostatky v tak vysokém počtu jako např. u trasy „A“. Jen u dvou přechodů byly zaznamenány stavební nedostatky, které se týkaly například navedení signálního pásu mimo osu přechodu, nedostatečnou délku signálního pásu a u jednoho přechodu nebyla dokonce bezbariérová úprava řešena vůbec. Tento nedostatek se týká přechodu na začátku ulice Vladislava Perutky, kde prozatím nebyly prováděny žádné stavební úpravy pěších komunikací.

U míst pro přecházení byly zanalyzovány nejčastější nedostatky v podobě nesprávného užití signálních pásů, které nebyly odsazeny od varovného pásu ve vzdálenosti 300-500 mm a nesplňovaly také minimální délku 1500 mm kvůli stavebně technickým podmínkám.

Mimo nově zrekonstruované zastávky jsou nedostatky u zbývajících dvou zastávek převážně v nevyhovující výšce zastávkového obrubníku a chybějících hmatových úpravách.



Graf 2 Vyhodnocení současného stavu bariér na trase "B"

4.3 Rozbor současného stavu- TRASA „C“

4.3.1 Vstupy do budov občanské vybavenosti

Na trase „C“ bylo posuzováno celkem 8 vstupů do budov občanské vybavenosti. Jedná se převážně o objekty, které zde byly vybudovány současně s výstavbou sídliště Východ v období 80. let 20. století. Vstupy do budov občanské vybavenosti jsou znázorněny ve výkrese č. 22 a č. 23, na kterém jsou fotografie zachycující současný stav z hlediska přístupnosti a stavu bariér a jejich stručný popis.

Vstup do zdravotnického zařízení

Označení C1, viz. výkres č. 22

Celkové hodnocení- bariérový vstup.

Plocha před vstupem do objektu splňuje požadavek na min. rozměr při otevírání dveří směrem ven, který je 2000x2000 mm. Sklon plochy před vstupem nepřesahuje 2%. Dveře jsou snadno vizuálně kontrastní od okolí, nicméně chybí kontrastní označení dveří pruhem šířky 50 mm ve výšce 1400-1600 mm. Hlavní křídlo dvoukřídlých dveří má šířku pouze 800 mm, což je nevyhovující. Klika má nesprávný tvar, tvar není ergonomický a neumožňuje ovládání osob se špatnou pohyblivostí horních končetin. Na dveřích chybí vodorovné madlo ve výši 800-900 mm umístěno na straně opačné než jsou závěsy. Dveře jsou správně chráněny do výšky 600 mm (min. 400 mm) proti mechanickému poškození vozítkem.

Vstup do lékárny Na Východě

Označení C2, viz. výkres č. 22

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Přístup do lékárny je po bezbariérovém chodníku jednotného sklonu. Plocha před vstupem do objektu umožňuje manipulaci o rozměrech 1500x1500 mm, dveře jsou otevírávé směrem dovnitř. Kontrastní označení dveří ve výši 1500 mm je dostačující, dveře jsou snadno vizuálně kontrastní od okolí. Dveře jsou chráněny do výšky 900 mm proti mechanickému poškození vozítkem, jsou opatřeny klikou správného tvaru, nejsou však opatřeny vodorovným madlem v celé šíři dveří pro snadnější otevírání osob na vozíku.

Vstup do rehabilitačního centra

Označení C3, viz. výkres č. 22

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový vstup.

Vstup do rehabilitačního centra je pomocí bezbariérového chodníku, sklon nepřesahuje

v podélném směru 8,33 %. Dveře nejsou moc snadno vizuálně kontrastní od okolí, chybí kontrastní označení pruhem š. 50 mm ve výšce 800-1000 a 1400-1600 mm. Zasklení dveří je až od výšky 600 mm, což je vyhovující z možného mechanického poškození vozítkem. Šířka hlavního dveřního křídla je 900 mm, což vyhovuje.

Vstup do restaurace Na Východě

Označení C4, viz. výkres č. 22

Celkové hodnocení- bariérový vstup.

Přístup do restaurace je zajištěn pomocí betonové rampy, která je podél přední strany objektu přístupná z pěší komunikace. Přístup je možný také po schodišti. U schodiště je madlo pouze na levé straně do poloviny schodiště, tudíž i bez přesahu před nástupní stupeň 150 mm. Nástupní a výstupní stupeň na schodišti nejsou kontrastně označeny od ostatních. Před vstupem není zajištěna dostatečná velikost manipulační plochy 1500x1500 mm, dveře jsou otevíravé směrem dovnitř. Dveře jsou snadno vizuálně rozeznatelné od okolí, jsou zaskleny až od výšky 900 mm, šířka hlavního křídla je 900 mm. Na dveřích chybí vodorovné madlo umístěno na straně opačné, než jsou závěsy.

Vstup do ZŠ Větrná

Označení C5, viz. výkres č. 22

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Hlavní vstup do objektu ZŠ je pomocí dvou dvoukřídlých dveří. Šířka hlavního dveřního otevíravého křídla je 900 mm a je oboustranně doplněno o vodorovné madlo ve výšce 900 mm nad zemí. Před vstupem je splněn požadavek na minimální plochu před vstupem při otevírání dveří ven 2000x1500 mm. Na dveřích chybí kontrastní označení pruhem šířky 50 mm ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm. Dveře jsou chráněny do výšky 400 mm proti mechanickému poškození vozítkem.

Vstup do potravin ENAPO

Označení C6, viz. výkres č. 22

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Před vstupem do objektu je zajištěna dostatečná manipulační plocha, přístup je po bezbariérové asfaltové ploše bez výškových nerovností na povrchu. Pro vstup do objektu slouží dvě automatické dveře šířky 900 mm. Jedná se o vstup do objektu bez výškového rozdílu větší než 20 mm. Dveře jsou prosklené, zasklení je od 250 mm nad zemí- dveře musí být ve výši 800-1000 mm a zároveň ve výšce 1400-1600 mm kontrastně označeny oproti pozadí. Musí mít

výrazný pruh šířky nejméně 50 mm nebo pruh ze značek o průměru nejméně 50 mm vzdálenými od sebe nejvíce 150 mm, jasně viditelnými oproti pozadí.

Vstup do MŠ Větrná

Označení C7, viz. výkres č. 23

Celkové hodnocení- bezbariérový vstup.

Přístup po bezbariérovém chodníku bez výškových rozdílů. Hlavní vstup je orientován v zádveří. Tvoří jej dveře o celkové šířce 1800 mm, hlavní otevíravé dveřní křídlo má šířku 900 mm. Před otevíravými dveřmi směrem ven je zajištěna dostatečná manipulační plocha 2000x2500 mm, dveře jsou prosklené, zaskleny od výšky 400 mm nad zemí, kontrastně označeny ve výšce 850 mm a 1500 mm příčkou ve dveřích. Na vnitřní straně jsou dveře doplněny o vodorovné madlo ve výši 800 mm.

Vstup do veterinární kliniky

Označení C8, viz. výkres č. 23

Celkové hodnocení- bariérový vstup.

Sklon plochy před vstupem do objektu nepřesahuje 2%, přístup k objektu je po bezbariérovém chodníku jednotného sklonu, manipulační plocha s min. rozměrem 2000x2000 mm je dodržena. Vstup do objektu je šířky 1800 mm a hlavní křídlo dvoukřídlových dveří umožňuje otevření v šířce 900 mm. Dveře se otevírají směrem ven, nejsou opatřeny vodorovným madlem ze strany opačné, než jsou závěsy. Samotný vstup do objektu je vyšší než max. dovolený výškový rozdíl 20 mm. Chybí také kontrastní označení dveří oproti pozadí ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm. Dveře nejsou chráněny do výšky 400 mm proti mechanickému poškození vozítkem, dalo by se předpokládat, že je zde použito bezpečnostní sklo a tím je požadavek splněn.

4.3.2 Parkování

Parkování pro zaměstnance a návštěvníky zdravotnického zařízení ozn. C1, lékárny Na Východě ozn. C2 a rehabilitačního centra ozn. C3 je řešeno pouze čtyřmi parkovacími stání v těsné blízkosti objektů. Není zde vyhrazeno žádné parkovací místo pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Parkování pro budovu restaurace Na Východě ozn. C4 je řešeno třemi podélnými stání před vstupem do objektu, ale není zde vyhrazeno žádné parkovací místo pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Pro budovu ZŠ Větrná ozn C5 je vyhrazeno 16 parkovacích kolmých stání z jižní strany objektu podél ulice Větrná. Pakovací místo vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené zde chybí.

Potraviný ENAPO ozn. C6 mají k dispozici 10 parkovacích míst před prodejnou na zpevněné asfaltové ploše. Není zde vyhrazeno žádné parkovací místo pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Pro budovu MŠ ozn. C7 je zajištěno parkovací stání na protější straně komunikace ul. Lomená, avšak není zde vyhrazeno žádné parkovací místo pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Parkování v blízkosti veterinární kliniky je zajištěno v podobě veřejného parkoviště, klinika nemá své vlastní parkovací místa, ani vyhrazené místo pro vozidla přepravující osoby těžce tělesně postižené.

Návštěvníci i zaměstnanci většiny výše zmíněných občanských objektů nacházejících se na trase „C“ využívají i veřejná parkoviště nacházející se na sídlišti Východ. Někteří obyvatelé si zajistili své vyhrazené parkovací stání v těsné blízkosti vstupu do domu. Takových míst jsem na sídlišti zaznamenala celkem 15. Jedná se o vyhrazená stání v ulici Bedřicha Beneše Buchlovana u domu č.p. 880 viz. obr. č. 18 vlevo, dvě vyhrazená stání v ulici Rudy Kubíčka u domu č.p. 1002 viz. obr. č. 18 vpravo a u domu č.p. 981, jedno vyhrazené stání v ulici Vladislava Vaculky u domu č. p. 996, sedm vyhrazených stání podél ulice Sadová, jedno vyhrazené parkovací stání v ulici Nad Špitálkami, dvě stání v ulici Lomená a jedno vyhrazené stání v ulici Větrná.



Obr. 18 Vlevo- vyhrazené stání a rampa před domem č. p. 880, vpravo- vyhrazené parkovací stání u domu č. p. 1002 v ulici Rudy Kubíčka

4.3.3 Komunikace pro pěší

Chodníky jsou na trase „C“ řešeny z betonových dlaždic 300x300 mm, jen místy došlo k výměně za dlažbu zámkovou. Hlavním nedostatkem na řešeném území je převážně neřešení hmatových a výškových úprav u míst pro přecházení a nezajištění přirozené vodící linie např.

formou zvýšené hrany obrubníku. Šířka chodníku se pohybuje mezi 2000 mm a 2700 mm, což je vyhovující z hlediska bezbariérovosti. Celková délka řešených chodníků na trase je 3600 m. Jednotlivé nedostatky u míst pro přecházení a přechodů pro chodce spolu s navrženými úpravami jsou řešeny na výkresech č. 32 až č. 35.

4.3.4 Přechody pro chodce

Na trase „C“ se vyskytuje celkem 8 přechodů pro chodce. Jejich aktuální stav je znázorněn na výkresech č. 24, č. 25 a č. 26. Pomocí fotodokumentace jsou zachyceny detaily každého přechodu, která sloužila pro jejich vyhodnocení.

Přechod pro chodce na ulici Větrná

Označení C-P1, viz. výkres č. 24

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový přechod pro chodce.

Přechod pro chodce přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci bez světelné signalizace. Délka přecházení je 6000 mm. Na přechodu je oboustranně řešeno snížení obrubníku do max. výšky 20 mm. Jsou zde provedeny hmatové úpravy kontrastní vůči okolní dlažbě v podobě varovného a signálního pásu. Varovný pás je proveden správně v šířce 400 mm, přesahuje za signální pás 800 mm na obě strany. V místě ukončení varovného pásu není splněno, aby výška obrubníku v tomto místě byla min. 80 mm. Signální pás navazuje na varovný pás a dále na vodící linii (zvýšená hrana obrubníku, podezdívka plotu), nicméně na jedné straně přechodu není proveden kolmo na varovný pás- nenavazuje na osu přechodu.

Přechod pro chodce na ulici Větrná

Označení C-P2, viz. výkres č. 24

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový přechod pro chodce.

Délka přecházení je 6500 mm, šířka přechodu je 3000 mm. Bezbariérová úprava přechodu je řešena pouze na jedné straně, kde je správně řešen varovný pás, signální pás i snížený obrubník do výšky 20 mm. Varovný pás šířky 400 mm, na něj navazuje kolmo signální pás v šířce 800 mm k vodící linii- podezdívce plotu. Na opačné straně není řešeno vůbec, je nutno doplnit spolu s novým povrchem pěší komunikace.

Přechody pro chodce na ulici Větrná a Sadová

Označení C-P3, C-P4, C-P5 viz. výkres č. 24, č. 25

Celkové hodnocení- bariérové přechody pro chodce.

Přechody pro chodce v blízkosti ZŠ Větrná nejsou řešeny jako bezbariérové. U všech

tří přechodů nejsou řešeny na obou stranách hmatové úpravy, v místě přecházení nejsou sníženy obrubníky do max. výšky 20 mm v celé šířce přechodů. Délka pro přecházení přechodu C-P3 a C-P5 je 6500 mm a jejich šířka je 3000 mm. Délka přechodu C-P4 je 11000 mm, z toho 2500 mm je v parkovacím zálivu a jeho šířka je 4000 mm. U obou přechodů jsou tedy nutné stavební úpravy. Stavební úprava pro přechod C- P3 je ve výkrese č. 35 spolu s navazujícími MPP u přechodu.

Přechod pro chodce na ulici Sadová

Označení C-P6, viz. výkres č. 25

Celkové hodnocení- částečně bezbariérový přechod pro chodce.

Přechod pro chodce na ulici Sadová byl stavebně upravován při výstavbě nových bytových domů, nicméně ani zde nejsou všechny úpravy provedeny dostatečně správně, aby se dal přechod považovat za bezbariérový. Délka přecházení je 6000 mm, šířka přechodu je 3000 mm, což je dostačující. Velkým nedostatkem přechodu je použití nesprávných tvarů obrubníků v místě přecházení a jejich nedostatečné snížení na požadovanou výšku 20 mm. Na přechodu jsou provedeny hmatové úpravy kontrastní od okolní dlažby, nicméně délka signálního pásu na jedné straně nedosahuje požadované min. délky 1500 mm a signální pás je veden k obrubníku, jehož hrana není min. 60 mm nad povrchem a nedá se tedy považovat za vodící linii.

Přechod pro chodce na ulici Sadová

Označení C-P7, viz. výkres č. 26

Celkové hodnocení- bariérový přechod pro chodce.

Šikmé vedení přechodu pro chodce v délce 9500 mm a šířce 3000 mm. Přístup k přechodu je po bariérovém chodníku s výmoly a prasklinami. V místě přecházení je výška obrubníku snížena na max. výšku 20 mm. Na přechodu chybí hmatové úpravy v podobě varovného a signálního pásu a také vodící pás přechodu. Vodící pás zde musí být z důvodu vedení trasy přecházení delší než 8000 mm a v šikmém směru.

Přechod pro chodce na ulici Sadová

Označení C-P8, viz. výkres č. 26

Celkové hodnocení- bezbariérový přechod pro chodce.

Délka přecházení u přechodu je 6500 mm, šířka přechodu je 3000 mm. Na přechod jsou opět v místě přecházení mezi pěší komunikací a vozovkou použity nesprávné tvary obrubníků, které nezajistí dostatečné snížení obrubníků do výšky max. 20 mm. Na přechodu jsou také provedeny varovné pásy v šířce 400 mm a na ně navazující signální pásy v šířce 800 mm v délce

1500 mm. Jsou dovedeny k obrubníku, nicméně i zde by měla být šířka signálního pásu 800 mm. Vodící linii by měl tvořit zahradní obrubník, ale jeho malá výška to nedovoluje. Horní hrana obrubníku by musela být zvýšená min. 60 mm nad povrchem, aby mohl sloužit jako vodící linie. Vzhledem k šikmému vedení přechodu zde schází vodící pás přechodu, který by zajistil správné navedení nevidomého podél osy.

4.3.5 Místa pro přecházení

Na trase „C“ je posuzováno celkem 15 míst pro přecházení. Na výkresech č. 27, č. 28 a č. 29 jsou souhrnně popsány jejich stávající stavy pomocí fotodokumentace a popisů. Z pořízené fotodokumentace je zřejmé, že problematika MPP na této trase není vůbec řešena. Pro MPP C- M3 a C- M4 jsou na výkrese č. 34 a č. 35 zobrazeny jejich stávající stavy a následně navržené úpravy pro splnění bezbariérovosti. Řešení pro úpravu C- M9 je zobrazeno na výkrese č. 33, stávající stav je zaznamenán na výkrese č. 32.

Místa pro přecházení C- M3, C- M5, C- M10, C- M11 až C- M14

viz. výkres č. 27, č. 28, č. 29

Celkové hodnocení- částečně bezbariérová MPP.

U MPP se délka přecházení pohybuje od 4000 mm do 8000 mm, není zde nutné zřizovat vodící pásy přechodu. V místě pro přecházení je obrubník snížen na výšku max. 20 mm. Chybí zde hmatové úpravy v podobě varovného a signálního pásu a zajištění přirozené vodící linie k MPP v podobě zvýšené hrany obrubníku.

Místa pro přecházení C- M1, C- M2, C- M4, C- M6, C- M8, C- M15

viz. výkres č. 27, č. 28, č. 29

Celkové hodnocení- bariérová MPP.

U MPP se délka přecházení pohybuje od 4600 mm do 8000 mm, není zde nutné zřizovat vodící pásy přechodu. V místě pro přecházení není obrubník snížen na max. výšku 20 mm, je nutné zde provést stavební úpravy v podobě nájezdové rampy se sklonem max. 1:8. Varovný a odsazený signální pás zde řešeny nejsou, stejně tak i zajištění přirozené vodící linie k MPP v podobě zvýšené hrany obrubníku.

Místa pro přecházení C- M7, C- M9

viz. výkres č. 28

Celkové hodnocení- bariérová MPP.

U následujících dvou MPP je délka pro přecházení delší než 8000 mm, MPP ozn. C-

M7 je vedeno šikmo. Z tohoto důvodu zde chybí vodící pásy, které by nevidomému zajistily směrové navedení při přecházení. U MPP C- M9 není řešeno ani snížení obrubníku na max. výšku 20 mm a představuje tak pro osobu na vozíku nepřekonatelnou bariéru. U obou MPP není řešena úprava v podobě hmatových prvků a není dostatečně řešena přirozená vodící linie k MPP.

4.3.6 Zastávky MHD

Na trase „C“ bylo posuzováno celkem 5 zastávek MHD. V převážné většině se nacházejí podél hlavní komunikace ul. Sadová. Zastávky nebyly od jejich výstavby doposud rekonstruovány. Jejich stávající stav v podobě fotografií spolu s analýzou bariér je zřejmý z výkresů č. 30 a č. 31. Vzorovým řešením zastávky C- Z3 se zabývá výkres č. 32 a č. 33.

Zastávky na ulici Sadová a Větrná

Označení C-Z1, C-Z2, C-Z3, C- Z4, C- Z5 viz. výkres č. 30, č. 31

Celkové hodnocení- bariérové zastávky.

Šířka nástupišť u výše jmenovaných zastávek se pohybuje v rozmezí od 1800 mm do 2300 mm, což je dostatečné. Na zastávkách není použit zastávkový obrubník, ani zde není řešeno zvýšení obrubníku na min. hodnotu 200 mm. U zastávek nejsou řešeny kontrastní pásy v šířce 500 mm od hrany obrubníku bez hmatových úprav, ani signální pásy v šířce 800-1000 mm vedoucí k vodící linii v místě nástupu do prvních dveří autobusu.

U zastávek chybí také vodorovné dopravní značení V11a na vozovce. Zastávky jsou vybaveny přístřešky s lavičkou. Mimo zastávku C- Z5 se zastávky nacházejí v zálivu pro autobus. Zastávka C- Z5 se nachází v jízdním pásu, dle aktuálních informací ji navrhuje komise města Mařatice zrušit z důvodu bezpečnosti. Zastávka je součástí zobrazení stávajícího stavu na výkrese č. 34, nicméně právě z důvodu plánovaného zrušení zastávky nebyla v navrhovaném stavu, kterým se zabývá výkres č. 35, řešena úprava této zastávky.

4.3.7 Vyhodnocení trasy „C“

U vstupů do občanských objektů na trase „C“ bylo nejčastějším nedostatkem chybějící kontrastní označení dveří oproti pozadí ve dvou výškách pruhem šířky nejméně 50 mm, nebo pruhem ze značek o průměru nejméně 50 mm vzdálenými od sebe nejvíce 150 mm. Dalšími nedostatky bylo i chybějící doplnění dveří o vodorovné madla přes celou jejich šířku, umístěnými na straně opačně než jsou závěsy. Individuálně jsem zaznamenala nedostatky také v nedodržení minimální plochy před vstupem do objektu, nebo výškový rozdíl u vstupu větší

než 20 mm, což je velkým problémem pro osoby na vozíku.

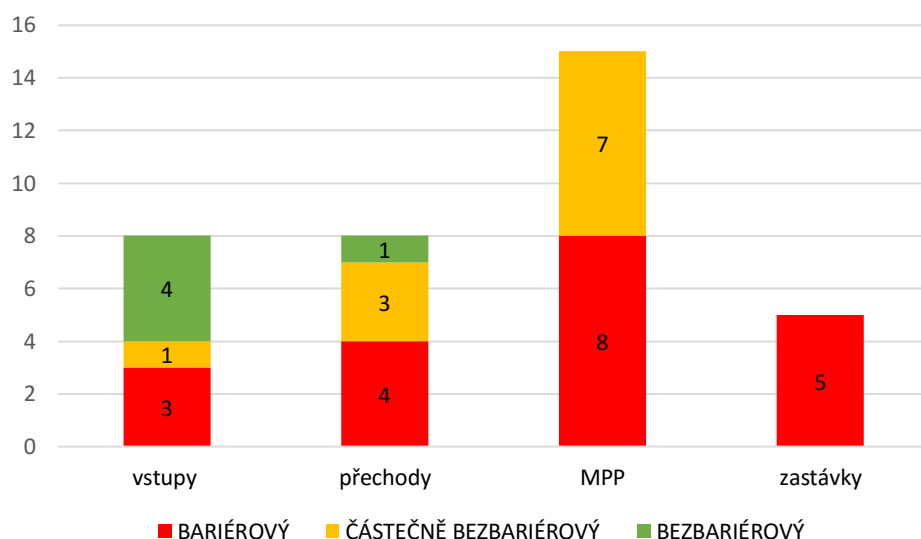
Vyhrazená parkovací stání nebyla řešena ani u jednoho objektu občanské vybavenosti.

U přechodů pro chodce na trase „C“ byly zanalyzovány nedostatky i u již rekonstruovaných přechodů, které spočívaly v nesprávném užití signálních pásů nebo chybějící vodící linie v případě, že přechod byl veden šikmo. U dalších doposud nerekonstruovaných přechodů jsou potřeba stavební úpravy ve větším měřítku. Jedná se především o dostatečné snížení obrubníků oboustranně na požadovanou výšku 20 mm, užití hmatových úprav a v případě vedení přechodu šikmo také vodícího pásu přechodu.

Místa pro přecházení na této trase nesplňují podmínky dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. Je to hlavně díky doposud nerekonstruovaným pěším komunikacím na sídlišti. V řadě případů bylo řešeno snížení obrubníku na požadovanou výšku, nicméně zde chyběly hmatové úpravy pro nevidomé.

Z důvodu nevyhovujícího řešení pěších komunikací na této trase je v závěrečné části práce provedeno i stručné ekonomické zhodnocení celkové rekonstrukce této trasy.

Všech 5 zastávek na trase bylo vyhodnoceno jako bariérové, nesplňují požadavky bezbariérovosti. Pro bezbariérové řešení zastávky je proveden rozpočet na základě vzorového řešení z výkresu č. 33.



Graf 3 Vyhodnocení současného stavu bariér na trase "C"

5 NÁVRH ŘEŠENÍ PROBLÉMOVÝCH MÍST

V následující kapitole bude proveden návrh úprav jednotlivých problémových míst na řešeném území. Navržené úpravy povedou k odstranění stávajících bariér a zpřístupní se tak osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Požadavky stanovené vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb musí být dodrženy při stavebních úpravách a navrhované úpravy v této BP budou s ní v souladu.

5.1 Vstupy do budov občanské vybavenosti

Zimní stadion, vstup do restaurace LaBrusla, označení A1- b

Dřevěná rampa před vstupem do objektu zasahuje do manipulační plochy. Navrženo je rampu posunout z manipulační plochy, která má být o rozměrech 2000x1500 mm při otevírání dveří ven. Zasklení dveří zasahuje níže než 800 mm a proto musí být ve výšce 800 až 1000 mm a zároveň ve výšce 1400 až 1600 mm kontrastně označeny oproti pozadí. Musí mít výrazný pruh šířky nejméně 50 mm nebo pruh ze značek o průměru nejméně 50 mm vzdálenými od sebe nejvíce 150 mm, jasně viditelnými oproti pozadí. Zasklení dveří musí být až od výšky 400 mm, aby byla skleněná výplň dveří chráněna proti možnému mechanickému poškození vozítkem. Od tohoto požadavku by se dalo ustoupit v případě provedení dveří z bezpečnostního skla. Dveře musí být doplněny o vodorovné madlo v šířce dveřního křídla ve výšce 800 až 900 mm umístěno na straně opačné než jsou závěsy.

Základní sportovní škola, označení A2

Vhodnou stavební úpravou pro vstup do objektu školy je doplnění o bezbariérovou rampu podélného sklonu 6,25%, oboustranně doplněna o zábradlí s madly ve výšce 900 mm pro osoby s omezenou schopností pohybu. Rampa musí být doplněna o vodící tyč ve výšce 100 až 250 mm pro bílou hůl, která slouží i jako opatření proti sjetí vozíku. Stavební úprava bude nutná i v rozšíření podesty před vstupem, kde není dodržena min. manipulační plocha 1500x2000 mm. Schodiště na druhé straně od bezbariérové rampy bude doplněno o zábradlí s madlem ergonomického tvaru s přesahem 150 mm před nástupní stupeň. Prosklené dveře musí být doplněny o vodorovné madlo v šířce dveřního křídla umístěno na straně opačné, než jsou závěsy. Dále o kontrastní pruhy ve výškách 800 až 1000 mm a 1400 až 1600 mm, novou dveřní kliku umožňující správného úchopu shora.

Mateřská škola, označení A4

Před vstupem do objektu není splněn požadavek na max. sklon plochy před vstupem 2%, což neumožňuje osobám na vozíku bezpečný vstup do objektu. Vedle dveří vlevo na fasádě objektu je ve výšce 1400 mm nad komunikací umístěno zvonkové zařízení, které umožňuje přivolání pomoci od zaměstnanců zařízení. Výškové osazení je vyhovující pro ovládání osoby na vozíku z bočního nástupu. Navrhuji doplnit alespoň madlo na levé straně vstupu do objektu dle zásad provedení uvedených na straně č. 25 této BP.

Potraviný COOP, označení A5

Šířka vstupních jednokřídlých dveří by měla být rozšířena na min. 1250 mm, pro umožnění vstupu osobou s omezenou schopností pohybu. Tvar kliky by měl být pro snadné ovládání osob se špatnou pohyblivostí horních končetin ergonomický. Délka kliky v místě uchycení by měla být nejméně 100 mm dlouhá a pro snadné uchycení odsazena od dveří ve vzdálenosti 35-45 mm. Dveře je nutné doplnit kontrastním označením pruhem ve dvou výškách 800-1000 a 1400-1600 mm a do výšky 400 mm od podlahy by měly být chráněny proti mechanickému poškození vozítkem.

Lékárna, označení A6

Před vstupem do objektu je nutné zajistit manipulační plochu 2000x1500 mm s max. sklonem do 2%. Stávající sklon před vstupem je 12,9 %. Navržena je stavební úprava, která spočívá v dobetonování min. plochy 2000x1500 mm před vstupem do objektu s max. sklonem 2% a nájezdovou rampu řešit podél objektu kvůli zachování průchozího prostoru. Výškový rozdíl mezi dveřmi a stávající pěší komunikací je 155 mm, navrhuji rampu v délce 2500 mm, výsledný podélný sklon bude 6,2%. Rampa bude oboustranně opatřena madlem a spodní tyčí zábradlí ve výšce 100-250 mm, případně soklem o výšce 100 mm- opatření proti sjetí vozíku, podrobněji i s obrázkem je uvedeno na straně č. 25 této BP. Dveře musí být doplněny o kliku vhodného tvaru, šířka jednokřídlých dveří by měla být rozšířena na min. 1250 mm, dveře chráněny pouze do výšky 250 mm nad podlahou- vyhláška udává až do výšky 400 mm nad podlahou. Dále nejsou dveře opatřeny vodorovným madlem na straně opačné, než jsou závěsy.

Pekařství Masaříkovi, označení A7

Vyrovňovací stupeň před vstupem do prodejny znemožňuje přístup osobám na vozíku nebo osoby doprovázející dítě v kočárku. Je navržena stavební úprava v podobě vyrovnaní tohoto výškového stupně nájezdovou rampou, která bude splňovat požadavek na max. podélný

sklon 12,5%. Dveře se otevírají směrem dovnitř, požadavek na velikost manipulační plochy v tomto případě je 1500x1500 mm. Dveře je nutno doplnit o vodorovné madlo v šířce dveří na straně opačné, než jsou závěsy. Šířka jednokřídlých dveří by měla být rozšířena na min. 1250 mm.

Pošta, označení B1

Zábradlí před vstupem do objektu je nutno doplnit o madlo i na druhé straně. Obě madla musí mít přesah 150 mm před nástupní stupeň. Tvar madla musí umožnit uchopení rukou shora a jeho pevné sevření. Hrana nástupního a výstupního stupně na schodišti bude kontrastně označena pruhem žluté barvy šířky 100 mm na délku schodu. Dveře budou také doplněny kontrastním pruhem ve výšce 800-1000 mm a 1400-1600 mm, vodorovným madlem na dveřích a budou chráněny do výšky 400 mm proti mechanickému poškození vozítkem. V případě použití dveří z bezpečnostního skla, lze od tohoto požadavku ustoupit.

KD Mařatice, označení B2

Šířkové i navazující výškové poměry na pěší komunikaci zde nedovolují úpravy pro osoby na vozíku s dodržením max. podélného sklonu před objektem. Před objektem navrhuji po levé straně doplnění madla, např. při náledí v zimě bude sloužit jako opora. Při pořádání kulturních akcí se dá předpokládat větší účast a frekventovanost osob před objektem, dá se proto z velké části spolehnout na pomoc z řad těchto lidí, nebo bude osoba na vozíku s doprovodem, která zajistí bezpečné překonání výškového rozdílu.

ZŠ T. G. Masaryka, označení B3

Hlavní vstup do objektu neumožňuje bezbariérový přístup pro osoby na vozíku, ten by byl nově a lépe navržen z vedlejšího vchodu, který je dostupný z nádvoří areálu. Je zde řešeno betonovou rampou, nicméně nevyhovující na max. podélný sklon i šířku. Nová šířka rampy bude 1500 mm, max. podélný sklon 6,25 %. Před vstupem do objektu bude dodržen požadavek na manipulační prostor 2000x1500 mm. Rampa bude oboustranně doplněna o madlo dle zásad uvedených na straně č. 25 této BP. U hlavního i vedlejšího vchodu bude doplněno kontrastní označení dveří ve výšce 1400-1600 mm a vodorovné madlo na straně opačné, než jsou závěsy. Schodiště u hlavního vstupu bude opatřeno madlem se správným přesahem a nástupní a výstupní stupeň budou kontrastně označeny pruhem nejlépe žluté barvy v celé šířce stupně.

Zdravotnické zařízení, označení C1

Šířka jednokřídlých dveří by měla být rozšířena na min. šířku 1250 mm. Dveře by měly

být doplněny o kliku správného ergonomického tvaru umožňující snadné ovládání osob se špatnou pohyblivostí horních končetin. Prosklené dveře, které jsou zaskleny od výšky 500 mm nad podlahou, je nutné doplnit o kontrastní označení oproti pozadí ve výšce 800-1000 mm a ve výšce 1400 až 1600 mm.

Restaurace na Východě, označení C4

Před vstupem do objektu je nutno doplnit zábradlí oboustranně s přesahem před nástupní a výstupní stupeň 150 mm. Nástupní a výstupní stupeň kontrastně označit žlutým pruhem v celé šířce. Dveře doplnit o vodorovné madlo na straně opačně, než jsou závěsy.

Veterinární klinika, označení C8

Bariéru v podobě výškového rozdílu u prahu dveří větší než 20 mm je navržen upravit v podobě dobetonování rampy, která bude splňovat požadavky, které jsou součástí této BP na straně č. 25 a č. 26.

Mimo výše uvedené, jejichž návrhové změny jsou popsány vždy u každého vstupu zvlášť, je nutné následující vstupy do objektů doplnit o:

- kontrastní označení ve dvou výškových úrovních. Požadavky pro toto označení jsou uvedeny u vstupu do zimního stadionu, vstup do restaurace LaBrusla označené jako A1-b, jedná se o: A1-c, A1-d, A1-e, A2, A3, A4, A5, A8, C5, C3, C6.
- kontrastní označení pouze ve výšce 1400-1600 mm, požadavek na kontrastní označení ve výšce 800-1000 mm je u těchto vstupů splněn: A1-a, A1-f, A1-g, A6.
- úpravu proti mechanickému poškození vozítkem do výšky 400 mm nad podlahou, prověřit zda je na dveřích použito bezpečnostní sklo, jinak doplnění u: A1-b, A1-c, A1-d, A1-e, A2, A3, A5, A6.
- Vodorovné madlo na straně opačné, než jsou závěsy v šířce dvevního křídla ve výši 800 až 900 mm nad povrchem je nutno doplnit u: A1-b, A1-d, A1-e, A1-f, A1-g, A2, A4, A5, A6, A7, A8, C2.

5.2 Parkování

Parkoviště u kina Hvězda, které využívají návštěvníci či zaměstnanci Sportovní školy, označení objektu jako A2, má k dispozici 70 parkovacích míst. Není zde vyhrazeno žádné parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené, proto je nutné parkovací plochy

doplnit z celkového počtu 70 míst o 4 dílčí vyhrazená parkovací stání. Požadavky na jejich technické řešení jsou uvedeny na straně č. 21 této BP.

Pro parkování před mateřskou školou A4 a v těsné blízkosti pekárny A7 je nutné parkovací stání doplnit o minimálně jedno parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Parkování pro návštěvníky potravin A5 a lékárny A6, které se nacházejí v areálu na kraji sídliště pod Svahy, je zajištěno podél ulice na Rybníku a parkovací stání je také nutné doplnit o jedno vyhrazené parkovací stání.

Dále parkování pro návštěvníky knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana A8, pošty B1, ZŠ T. G. Masaryka B3, zdravotnického zařízení C1 spolu s lékárnou C2 a rehabilitačním centrem C3, restaurace na Východě C4, ZŠ Větrná C5, potravin ENAPO C6, mateřské školy Větrná C7 a veterinární kliniky C8 je pro jejich určitý počet parkovacích stání u objektu v počtu 2 až 20 stání nutno doplnit o 1 vyhrazené stání.

Parkování u místního kostela je doposud řešeno jen podélným parkováním podél ulice 1. Máje, dochází zde často ke kolizi v místě točny MHD, která je v bezprostřední blízkosti. Nová parkovací stání v počtu 15 míst město Uherské Hradiště plánuje postavit ještě letošního roku v červnu, další parkovací stání v počtu 40 míst bude vybudováno příští rok. Při vybudování nových 45 parkovacích míst bude potřeba vyhradit 2 místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Plánovaná investice na tuto výstavbu parkovacích míst je odhadována na 20 milionů korun, výrazně ji prodraží vysoký poplatek za vynětí ze ZPF.

5.3 Komunikace pro pěší

Pro přehlednost zmapování současného stavu byl zpracován výkres s barevným vyznačením pěších komunikací, výkres č. 5, č. 6 a č. 7. Pěší komunikace jsou rozděleny do tří skupin a to: trasa bezbariérová, trasa s mírnými nedostatky k doplnění pro splnění bezbariérové trasy (např. chybějící vodící linie) a trasa bariérová neumožňující bezbariérový pohyb. Z výsledků analýzy bylo zjištěno, že bezbariérové chodníky se na všech třech trasách nacházejí v celkové délce 3370 m. Splňují tedy požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V délce 5700 m pěší komunikace nejsou vybaveny vodící linií, např. zvýšená hrana obrubníku do výšky min. 60 mm, na trase nejsou vyznačeny nebezpečná místa pomocí varovných pásů např. u sjezdů k RD.

Bariérové chodníky, které nesplňují požadavek na max. podélný sklon komunikace, nedostatečnou šířku komunikace a nezajištění vodící linie jsou na řešeném území zaznamenány v celkové délce 410 m.

5.4 Přechody pro chodce

Dle výsledků analýzy, které jsou zaznamenány podrobně pro trasu „A“ v bodě 4.1.4 pro trasu „B“ v bodě 4.2.4 a pro trasu „C“ v bodě 4.3.4, je nutné opatřit přechody následujícími úpravami.

U přechodů pro chodce na trase „A“ je nutné doplnění varovného a signálního pásu na ostrůvku. Jedná se o přechody označené A- P1, A- P2 a A- P3.

Přechod A- P3 je nutné doplnit také o signální pás oboustranně, který bude navazovat na varovný pás a vodící linii.

Přechody A- P4 a A- P5 jsou vedeny přes cyklistickou stezku. Je proto nutné toto místo opatřit i vodorovným dopravním značením V7 a ne signálním pásem jak je řešeno doposud. Před vstupem do prostoru vedení cyklistické stezky je nutno místo opatřit i varovným pásem. Vzorovým řešením se zabývá kapitola č. 2.3 na straně 19. U přechodu A- P5 chybí signální pás na jedné straně, u přechodu A- P6 chybí varovný pás také jen jednostranně, příslušné hmatové úpravy pro tyto přechody je nutné doplnit.

U přechodu A- P7 je délka pro přecházení 10000 mm. Pro zkrácení délky přecházení je navržena úprava, která spočívá v posunutí přechodu směrem dále od křižovatky o 3000 m. Docílí se tak zkrácení délky přecházení na max. délku 8000 mm. Z důvodu šířkového uspořádání a stávajícího stavu komunikace zde není navržen dělicí ostrůvek ale je zvolena právě tato úprava.

U přechodu pro chodce B- P3 a C- P7 jsou potřeba větší stavební úpravy. V místě přecházení je potřeba zajistit max. výšku obrubníku 20 mm, přechody je nutné doplnit oboustranně o varovný a signální pás a také o vodící pás přechodu z důvodu šikmého vedení.

V místě přechodu C-P2 se nachází kanalizační poklop. Na ploše přechodu ani v jeho vyústění se zásadně neumísťují kanalizační poklapy a uliční kanalizační vpusti, bylo by vhodné proto kanalizační poklop přesunout, což je ale nemalá investice. Na této straně přechodu je nutná úprava přechodu v podobě nájezdové rampy se splněním průchozí šířky na chodníku min. 900 mm a výškou obrubníku v místě přecházení max. 20 mm a použití varovného a signálního

pásu.

Úprava přechodu C- P3 je podrobněji popsána na výkrese č. 35. Přechod je nutné upravit oboustranně. Snížit obrubník na max. výšku 20 mm, doplnit přechod a varovné a signální pásy.

Přechod C- P4 v blízkosti ZŠ Větrná je kvůli své délce přecházení 11000 mm nutné doplnit o vodící pás přechodu a na obou stranách zajistit úpravu v podobě snížení obrubníků a doplnění varovných a signálních pásů.

Přechod C- P5 není vybaven hmatovými prvky, ty je nutno doplnit. V místě přecházení je také výška obrubníku na obou stranách přechodu větší než 20 mm, je nutno proto na pěší komunikaci provést úpravu v podobě nájezdové rampy a snížit výšku obrubníku na max. 20 mm při nájezdu z pěší komunikace na vozovku.

Přechody C- P6 a C- P8 jsou sice nově rekonstruovány, nicméně i zde jsou nedostatky z pohledu bezbariérovosti. U obou přechodů je použito nesprávného obrubníku v místě přecházení, představuje bariéru o výšce 60 mm, což je nepřípustné. Užitím nájezdových ramp v místě přecházení docílíme max. výšky obrubníku 20 mm. U přechodu C- P6 není dodržena min. délka signálního pásu 1500 mm a na této straně také není zajištěna vodící linie v podobě zvýšené hrany obrubníku nad chodník min. 60 mm. Stejný problém je u přechodu C- P8, kde také není zajištěna vodící linie, přechod je dále nutno opatřit vodícím pásem přechodu z důvodu jeho šikmého vedení. U přechodu není dodržena min. šířka signálního pásu 800 mm v jeho kolmém vedení k vodící linii, bylo by vhodné toto napravit.

5.5 Místa pro přecházení

Místa pro přecházení na všech třech trasách jsou řešeny pouze ojediněle. Stavební úpravy budou tedy potřeba u většiny z nich. Vzorová řešení pro úpravu stávajícího MPP jsou zobrazeny na výkresy č. 33 a č. 35.

U místa pro přecházení A- M1 je nutné snížení obrubníku na max. výšku 20 mm na jedné straně a doplnění signálních pásů oboustranně.

U nově rekonstruovaného MPP A- M2 je potřeba doplnění signálních pásů oboustranně a také vodící pás přechodu, MPP se nachází v oblouku.

MPP A- M3 je nutné upravit na obou stranách. Stávající hmatová úprava na straně od přechodu je nevyhovující, není zde odsazení signálního pásu od varovného, varovný pás má nedostatečnou šířku a nepřesahuje oboustranně o min. 800 mm na obě strany od signálního. Je

proto celková úprava, stejně tak i na druhé straně MPP- zde nejsou hmatové úpravy řešeny vůbec.

MPP A- M4 je nutné doplnit o varovný a odsazený signální pás oboustranně.

Dvě místa pro přecházení za sebou označeny jako A- M5 jsou v havarijním stavu, je zde nutná především rekonstrukce pěší komunikace a komunikace od bytových domů, následně doplnění o hmatové prvky na pěší komunikaci.

U B- M2, B- M5 je nedostatečná délka signálního pásu. Min. délka pro signální pás je 1500 mm, bylo by proto vhodné provést úpravu na tuto min. délku dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Zde by se dalo MPP posuzovat i dle ČSN 73 6110/Z1, kde v bodě 10.1.3.1.14 je uvedeno, pokud MPP není možno z důvodu stavebně technických podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás, signální pás se zde neprovádí. [5]. U B- M5 je doporučeno doplnit také o vodící pás přechodu, místo se nachází v oblouku.

Místo pro přecházení na konci pěší komunikace B- M3 je nutné snížit pomocí nájezdové rampy a snížit tak výšku obrubníku v místě přecházení na max. 20 mm. Dále je nutné místo opatřit varovným pásem.

MPP B- M4 je nesprávně vedeno jako přechod pro chodce. Bylo by dobré provést úpravu o odsazení signálních pásů o 300-500 mm.

MPP na trase „C“ nejsou v žádném z posuzovaných míst řešeny hmatové úpravy v podobě varovných, signálních, popř. vodících pásů. Výškový rozdíl větší než 20 mm je také u většiny z nich. Z důvodu doposud nerekonstruovaných pěších komunikací na této trase, je navržena celková rekonstrukce této trasy, v rámci které by byly správně výškově řešena i MPP. Výměna dlažby o rozměrech 300x300 mm za zámkovou je řešena pouze v ulici Vladislava Vaculky tzn. MPP C-M10, Rudy Kubíčka tj. C- M11 a jednostranně u MŠ Větrná ul. Bedřicha Buchlovana u C- M13. Celkově se jedná o 15 MPP, tedy C- M1 až C- M15.

5.6 Zastávky MHD

Zastávky na trase „B“ a „C“ tzn. B- Z3, B- Z4, C- Z1, C- Z2, C- Z3, C- Z4 a C- Z5 nevyhovují požadavkům vyhlášky. Jejich nedostatky jsou zaznamenány vždy u každé z nich ve výkresové části. Vzorové řešení zastávky je zaznamenáno na výkrese č. 33. Minimální šířka nástupiště 1700 mm je splněna u všech zastávek. Z popisů je zřejmé, že nedostatky jsou u všech zastávek shodné. Jedná se především o následující úpravy:

- Nástupiště autobusů musí mít výšku 200 mm. Doporučuje se použití bezbariérového zastávkového obrubníku. U změn dokončených staveb lze hodnotu snížit až na 160 mm.
- Vybavení nástupiště o vodící linii a signální pás šířky 800-1000 mm. Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří autobusu.
- U hrany zastávkového obrubníku provést vizuální kontrast v šířce bezpečnostního odstupu vozovky 500 mm.
- Na nástupišti bude použito pouze dvou barev, třetí barva může být použita pro kontrastní pás bezpečnostního odstupu.
- Označnick zastávky nejlépe umístit 800 mm od signálního pásu doplněn o označení také v Braillově písmu.
- Nástupiště zastávky doplnit také vodorovným dopravním značením V11a na vozovce.

6 STRUČNÉ EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NÁVRHU

Na základě položkových rozpočtů je provedena celková kalkulace navržených stavebních úprav na trasách týkající se především odstranění bariérové pěší komunikace podél ul. 28. října na trase „A“, doplnění úprav vjezdů podél ulice Školní na trase „B“ a byl proveden rozpočet pro kompletní rekonstrukci pěší komunikace na trase „C“. Obecně se dá říci, že stavební úprava spočívala v demontáži původní betonové dlažby a stmelených vrstev včetně obrubníků a následné pokládce nové zámkové dlažby včetně lože a obrubníků.

TRASA „A“- úprava pěší komunikace v ulici 28. října viz. příloha č. 1

Investiční náklady:	1 015 496,- Kč
VRN:	76 162,- Kč

TRASA „B“- úprava u vjezdů k RD, viz. příloha č. 2

Investiční náklady:	92 129,- Kč
VRN:	6 910,- Kč

TRASA „C“- kompletní rekonstrukce pěší komunikace, viz. příloha č. 3

Investiční náklady:	17 546 323,- Kč
VRN:	1 315 974,- Kč

Zastávka MHD, viz. příloha č. 4

Investiční náklady:	246 674,- Kč/kus
VRN:	18 501,- Kč/kus

4 kusy zastávek MHD:	986 696,- Kč
VRN:	74 004,- Kč

Investiční náklady celkem:	19 640 509,- Kč
VRN celkem:	1 473 050,- Kč

Celkové náklady vč. 21% DPH 25 547 406,- Kč

7 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo vytvoření návrhu ucelených bezbariérových tras, které propojí jednotlivá důležitá místa v městské části Mařatice. Byla zpracována analýza současného stavu z pohledu bezbariérovosti a následně provedení návrhu řešení objevených problémů na trase včetně stručného ekonomického zhodnocení. Nedílnou součástí bylo také získání informací o demografii, výškovém členění či dopravní infrastruktuře.

Návrh úprav byl proveden s akceptováním zásad Národního rozvojového programu mobility pro všechny, vyhlášek, odborné literatury, českých technických norem a příslušných právních předpisů.

Komunikace pro chodce na zvolených trasách tvoří ucelené a vzájemně propojené trasy, na které přímo navazují jednotlivé vstupy do staveb občanské vybavenosti a zároveň propojují tyto stavby s městskou hromadnou dopravou. Celkem bylo zmapováno přes 9,5 km pěších komunikací. Nicméně je nutné si sebekriticky uvědomit, že především v místech rodinné zástavby a bytových domů infrastruktura pro chodce vznikala v podstatě živelně v souběhu s novou výstavbou, nebo rekonstrukcemi komunikací, často bez možnosti plynulé bezbariérové návaznosti a zajištění širších vazeb a potřeb území.

Jako nejzávažnější problémy na řešených trasách se ukázaly nedostatky především v bariérových místech pro přecházení na trase „C“ spolu se zastávkami MHD, chybějící vodící linie a nesprávné nebo zcela chybějící hmatové úpravy u přechodů pro chodce na všech třech trasách. Převážná většina chodníků na trase „C“ má povrch z betonových čtvercových dlaždic, jejichž kvalita povrchu neodpovídá dnešním standardům. Na mnoha místech se nacházejí uvolněné dlažby a v době realizace nebyl brán ohled na potřebu zajištění vodící linie v podobě zvýšené hrany obrubníku. Celková rekonstrukce pěších komunikací především na této trase by znamenalo pohodlnější a bezpečnější vnější prostředí, plynulý pohyb běžných uživatelů, ale také osob s handicapem, nebo rodičů s kočárky.

Na trasách jde vidět určitá snaha o vytvoření bezbariérového prostředí, nicméně i u nově realizovaných úprav je mnoho nedostatků a jen zčásti odpovídají požadavkům na bezbariérovost.

Jako dalším nedostatkem, který je nutno zmínit je také velikost písma jízdních řádů na označnicích MHD. Již několikrát se mi stalo, že mě starší osoba poprosila, zda bych jí mohla pomoci s vyhledáním dalšího spoje. Tímto problémem se již zabývá občanské sdružení

MHDUH.cz- Za lepší MHD v Uherském Hradišti, Starém Městě a Kunovicích. Tak doufám, že tento problém bude brzy vyřešen a označníky budou obsahovat výrazný a přehledný výpis spojů dostupný i pro osoby s poruchami zraku.

Vozový park MHD plánuje v příštím roce obměnit svých 10 autobusů za nové, nízkopodlažní. Nicméně pokud se neupraví zastávky především na sídlišti Východ, lidem z této části města to nic nového nepřidá. Je proto důležité problémy bezbariérovosti řešit komplexně a ne jen v určitých oblastech.

Pro problémová místa byl u vybraných vzorů vypracován návrh řešení s detailními popisy. Tyto vzory byly vybrány dle závažnosti vyskytujícího se problému, který lze aplikovat na další problémová místa na trasách. V případě realizace všech úprav, které byly průzkumem vyhodnoceny, bude umožněn bezbariérový přístup všem osobám bez rozdílu po městské části Mařatice.

Domnívám se, že cíl bakalářské práce byl splněn. Ve všech směrech jsem kladla důraz na celkové propojení a detailnost. Byla vytvořena podrobná analýza současného stavu, která může být podkladem pro další zpracování v podobě detailního návrhu jednotlivých částí. Díky vynaloženému úsilí při hledání bariér a následně návrhu řešení problémových míst, mě práce přiměla k tomu uvědomit si, jaká je závažnost tohoto problému.

8 SEZNAM LITERATURY

- [1] Šnajdarová H., *Bezbariérové stavby*, Brno: ERA group, spol. s.r.o. 2007
- [2] ZDAŘILOVÁ, R. *Bezbariérové užívání staveb- Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb* Praha: Informační centrum ČKAIT, 2011
- [3] VYHLÁŠKA č. 398/2009 Sb. *o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání*
- [4] ČSN 73 4130:2010 *Schodiště a šikmé rampy- Základní požadavky*, Praha: ÚNMZ
- [5] ČSN 73 6110:2006 *Projektování místních komunikací*, Praha: ČNI
ČSN 73 6110:2010 *Projektování místních komunikací- změna Z1*, Praha: ÚNMZ
- [6] ČSN 73 6425-1:2007 *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště, Část 1: Navrhování zastávek*, Praha: ČNI
- [7] Technické podmínky TP 133. *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*. Brno. Centrum dopravního výzkumu, 2005. 2. vydání, 71 s. ISBN 80-86502-25-2.
- [8] Vládní výbor pro zdravotně postižené občany, *Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020*,
- [9] Státní fond dopravní infrastruktury, *Pravidla pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností a orientace pro rok 2016*
- [10] Vládní výbor pro zdravotně postižené občany, Národní rada osob se zdravotním postižením ČR: *Národní rozvojový program mobility pro všechny včetně manuálu*, Praha: Úřad vlády, 2015. 1. vydání, 47 s. ISBN 978-80-7440-127-5.
- [11] ZÁKON č. 104/2000 Sb. *o Státním fondu dopravní infrastruktury*
- [12] Svaz měst a obcí ČR, SFDI: *Dopravně inženýrská opatření BESIP v obcích*
- [13] Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. *Plán dopravní obslužnosti území- Zlínský kraj na léta 2012- 2016*
- [14] MAPOVÝ PORTÁL, aktualizace dne 17. 12. 2015
Dostupné z: <http://www.maps.google.cz>

- [15] MAPOVÝ PORTÁL, aktualizace dne 22. 4. 2016
Dostupné z: <http://www.mapy.cz>
- [16] UHERSKÉ HRADIŠTĚ, aktualizace dne 22. 4. 2016
Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz>
- [17] Společnost pro veřejnou dopravu, aktualizace dne 23. 4. 2016
Dostupné z: [<http://www.spvd.cz>](http://www.spvd.cz)
- [18] Český statistický úřad, aktualizace dne 23. 4. 2016
Dostupné z: <http://www.czso.cz>
- [19] Plán dopravní obslužnosti území- Zlínský kraj na léta 2012- 2016, aktualizace dne 23. 4. 2016
Dostupné z: [<http://www.kr-zlinsky.cz>](http://www.kr-zlinsky.cz)

9 SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. 1 Místo se sníženým obrubníkem, které není určeno k přecházení; Zdroj: [3]
- Obr. 2 MPP vedené šikmo, chodník menší šířky než 2400 mm; Zdroj: [3]
- Obr. 3 Základní principy řešení přechodu pro chodce; Zdroj: [3]
- Obr. 4 Řešení přechodu pro chodce přes cyklostezku navazující na přechod pro chodce; Zdroj: [3]
- Obr. 5 Prostorové požadavky pro samostatný pohyb- pěší, osoba s holí, osoba o berlích, osoba s chodítkem, nevidomá osoba, osoba na vozíku, osoba s kočárkem; Zdroj: [3]
- Obr. 6 Potřebný manipulační prostor pro otočení o 90°- pěší uživatel, osoba se zavazadly, osoba o berlích, osoba na vozíku při otočení o 90° a 180°; Zdroj: [3]
- Obr. 7 Přirozená vodící linie- betonový venkovní květináč; Zdroj: [3]
- Obr. 8 Přerušení přirozené vodící linie delší než 8000 mm s použitím umělé vodící linie; Zdroj: [3]
- Obr. 9 Vyhrazená kolmá parkovací stání- A) u komunikace pro pěší, B) stání s vlastní manipulační plochou, C dvě stání se společnou manipulační plochou; Zdroj: [3]
- Obr. 10 Hmatové úpravy na autobusové zastávce v intravilánu; Zdroj: [3]
- Obr. 11 Kontrastní označení vstupů s prosklenými plochami, Zdroj: [3]
- Obr. 12 Vybavení rampy soklem a vodící tyčí; Zdroj: [3]
- Obr. 13 Tvar a umístění madla rampy; Zdroj: [3]
- Obr. 14 Obrázek vlevo- vyhrazená parkovací stání u zimního stadionu, vpravo- vyhrazená parkovací stání u Aquaparku
- Obr. 15 Vlevo- Havarijní stav pěší komunikace podél ul. 28. října, vpravo- pěší komunikace v ulici Na Rybníku
- Obr. 16 Vlevo- parkovací stání před budovou pošty, vpravo- parkovací stání podél objektu knihovny BBB
- Obr. 17 Vlevo- pěší komunikace podél ulice 1. Máje, vpravo- pěší komunikace v ulici Pplk. Vladimíra Štěrbý
- Obr. 18 Vlevo- vyhrazené stání a rampa před domem č. p. 880, vpravo- vyhrazené parkovací stání u domu č. p. 1002 v ulici Rudy Kubíčka

10 SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, PŘÍLOH

Tabulky

Tabulka 1	Rozměry manipulačních prostor pro otočení invalidního vozíku o 90° a 180°; Zdroj: [2]
Tabulka 2	Minimální počty vyhrazených parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené; Zdroj: [2]
Tabulka 3	Délkové a výškové poměry u rampy se sklonem 1:16 (6,25%); Zdroj: [2]
Tabulka 4	Počet obyvatel v Uh. Hradišti k 1. 1. 2015, Zdroj: [18]

Grafy

Graf 1	Vyhodnocení současného stavu bariér na trase "A"
Graf 2	Vyhodnocení současného stavu bariér na trase "B"
Graf 3	Vyhodnocení současného stavu bariér na trase "C"

Přílohy

Příloha č. 1	Trasa „A“- pěší komunikace podél ul. 28. října
Příloha č. 2	Trasa „B“- úprava vjezdů podél ul. Školní
Příloha č. 3	Trasa „C“- kompletní rekonstrukce pěší komunikace
Příloha č. 4	Zastávka MHD na trase „C“

11 SEZNAM VÝKRESOVÉ ČÁSTI

OZN.	NÁZEV VÝKRESU	MĚŘÍTKO
01	Situace širších vztahů	1:8000
02	Situace- Trasa „A“	1:3500
03	Situace- Trasa „B“	1:3500
04	Situace- Trasa „C“	1:3500
05	Situace stavu pěších komunikací- Trasa „A“	1:3500
06	Situace stavu pěších komunikací- Trasa „B“	1:3500
07	Situace stavu pěších komunikací- Trasa „C“	1:3500
08	Vstupy do objektů- analýza bariér na trase „A“- část 1	FOTO
09	Vstupy do objektů- analýza bariér na trase „A“- část 2	FOTO
10	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „A“- část 1	FOTO
11	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „A“- část 2	FOTO
12	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „A“- část 3	FOTO
13	Místa pro přecházení- analýza bariér na trase „A“- část 1	FOTO
14	Místa pro přecházení- analýza bariér na trase „A“- část 2	FOTO
15	Zastávky MHD- analýza bariér na trase „A“	FOTO
16	Vstupy do objektů- analýza bariér na trase „B“	FOTO
17	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „B“- část 1	FOTO
18	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „B“- část 2	FOTO
19	Místa pro přecházení- analýza bariér na trase „B“	FOTO
20	Zastávky MHD- analýza bariér na trase „B“- část 1	FOTO
21	Zastávky MHD- analýza bariér na trase „B“- část 2	FOTO
22	Vstupy do objektů- analýza bariér na trase „C“- část 1	FOTO
23	Vstupy do objektů- analýza bariér na trase „C“- část 2	FOTO
24	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „C“- část 1	FOTO
25	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „C“- část 2	FOTO
26	Přechody pro chodce- analýza bariér na trase „C“- část 3	FOTO
27	Místa pro přecházení- analýza bariér na trase „C“- část 1	FOTO
28	Místa pro přecházení- analýza bariér na trase „C“- část 2	FOTO
29	Místa pro přecházení- analýza bariér na trase „C“- část 3	FOTO
30	Zastávky MHD- analýza bariér na trase „C“- část 1	FOTO

31	Zastávky MHD- analýza bariér na trase „C“- část 2	FOTO
32	Stávající stav C- Z3, C-M9	1:50
33	Navrhovaný stav C- Z3, C- M9	1:50
34	Stávající stav C- Z5, C- P3, C- M3, C- M4	1:50
35	Navrhovaný stav C- Z5, C- P3, C- M3, C- M4	1:50

PŘÍLOHA Č. 1

Objekt:		Trasa "A" - pěší komunikace podél ul. 28. října				
P.č.	Číslo položky	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
Díl 11		Přípravné a přidružené práce				
1	113106123U00	Rozebr zámek dlažba pro pěší komun	m2	395,00	41,00	16 195,00
		bariérový:395		395,00		
2	113107505R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,lože HDK tl. 4 cm; chodníky	m2	395,00	86,60	34 207,00
		bariérový:395		395,00		
3	113107520R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,šterkodrt' fr. 0-32 tl. 20cm; chodníky	m2	395,00	260,00	102 700,00
		bariérový:395		395,00		
4	113202111R00	Vytrhání obrub obrubníků silničních	m	179,50	75,80	13 606,10
		bariérový:179,5		179,50		
5	113204111R00	Vytrhání obrubníků zahradních	m	179,50	50,60	9 082,70
		bariérový:179,5		179,50		
	Celkem za	11 Přípravné a přidružené práce				175 790,80
Díl 56		Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				
6	564831111R00	Podklad ze šterkodrti po zhutnění tloušťky 10 cm fr. 0-32; chodníky	m2	395,00	109,50	43 252,50
		bariérový:395		395,00		
7	567122111R00	Podklad z kameniva zpev.cementem KZC 1 tl. 10 cm; chodníky	m2	395,00	213,50	84 332,50
		bariérový:395		395,00		
8	596215020R00	Kladení zámkové dlažby tl. 6 cm do drtě tl. 4 cm chodník	m2	395,00	181,00	71 495,00
		bariérový:395		395,00		
9	59245110	Dlažba zámková 20x10x6 cm přírodní chodník	m2	373,28	211,00	78 761,03
		90% z celkové plochy				
		bariérový:395*1,05*0,9		373,28		
10	59245110.Za	Dlažba zámková 20x10x6 cm červená signalizační chodník	m2	41,48	221,00	9 165,98
		10% z celkové plochy				
		bariérový:395*1,05*0,1		41,48		
	Celkem za	56 Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				287 007,00
Díl 91		Doplňující práce na komunikaci				
11	916131212U00	Osaz sil bet stoj obruba-opěra bet	m	179,50	157,00	28 181,50
		bariérový:179,5		179,50		
12	916331112U00	Osaz zahradní obrubník beton +opěra	m	398,50	127,00	50 609,50
		částečně bariérový:219		219,00		
		bariérový:179,5		179,50		
13	59217331	Obrubník zahradní ABO 12-20 1000/50/200 mm šedý	kus	402,49	62,52	25 163,36
		částečně bariérový:219*1,01		221,19		
		bariérový:179,5*1,01		181,30		
14	59217450	Obrubník silniční GRANITOID ABO 100/15/25 II nat	kus	181,30	141,49	25 651,43

		bariérový: 179,5*1,01	181,30		
	Celkem za	91 Doplnující práce na komunikaci			129 605,79
Díl	99	Staveništní přesun hmot			
15	998222011R00	Přesun hmot, pozemní komunikace, kryt z kameniva	t	368,02	67,00
					24 657,29
	Celkem za	99 Staveništní přesun hmot			24 657,29
Díl	D96	Přesuny suti a vybouraných hmot			
16	979081111R00	Odvoz suti a vybour. hmot na skládku do 1 km	t	390,85	172,00
					67 226,63
17	979081121R00	Příplatek k odvozu za každý další 1 km	t	11 334,7	15,10
		Odvoz 30 km.			171 154,31
18	979093111R00	Uložení suti na skládku bez zhutnění	t	390,85	9,50
					3 713,10
19	979990001R00	Poplatek za skládku stavební suti	t	390,85	400,00
					156 341,00
	Celkem za	D96 Přesuny suti a vybouraných hmot			398 435,04

PŘÍLOHA Č. 2

Objekt:		Trasa "B"- úprava vjezdů podél ul. Školní				
P.č.	Číslo položky	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
Díl 11		Přípravné a přidružené práce				
1	113106123U00	Rozebr zámek dlažba pro pěší komun	m2	31,20	41,00	1 279,20
		částečně bariérový:31,2		31,20		
2	113107505R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,lože HDK tl.4 cm: chodníky	m2	31,20	86,60	2 701,92
		částečně bariérový:31,2		31,20		
3	113202111R00	Vytrhání obrub obrubníků silničních	m	95,00	75,80	7 201,00
		částečně bariérový:95,0		95,00		
Celkem za		11 Přípravné a přidružené práce				11 182,12
Díl 56		Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				
4	596215020R00	Kladení zámkové dlažby tl. 6 cm do drtě tl. 4 cm chodník	m2	31,20	181,00	5 647,20
		částečně bariérový:31,2		31,20		
5	592451110.Za	Dlažba zámková 20x10x6 cm červená signalizační chodník	m2	32,76	221,00	7 239,96
		částečně bariérový:31,2*1,05		32,76		
Celkem za		56 Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				12 887,16
Díl 91		Doplňující práce na komunikaci				
6	916131212U00	Osaz sil bet stoj obruba-opěra bet	m	95,00	157,00	14 915,00
		částečně bariérový:95,0		95,00		
7	59217450	Obrubník silniční GRANITOID ABO 100/15/25 II nat	kus	95,95	141,49	13 575,97
		částečně bariérový:95,0*1,01		95,95		
Celkem za		91 Doplnující práce na komunikaci				28 490,97
Díl 99		Staveništní přesun hmot				
8	998222011R00	Přesun hmot, pozemní komunikace, kryt z kameniva	t	24,67	67,00	1 652,96
Celkem za		99 Staveništní přesun hmot				1 652,96
Díl D96		Přesuny suti a vybouraných hmot				
9	979081111R00	Odvoz suti a vybour. hmot na skládku do 1 km	t	37,19	172,00	6 397,37
10	979081121R00	Příplatek k odvozu za každý další 1 km	t	1 078,63	15,10	16 287,25
		Odvoz 30 km.				
11	979093111R00	Uložení suti na skládku bez zhutnění	t	37,19	9,50	353,34
12	979990001R00	Poplatek za skládku stavební suti	t	37,19	400,00	14 877,60
Celkem za		D96 Přesuny suti a vybouraných hmot				37 915,56

PŘÍLOHA Č. 3

Objekt:		Trasa "C"- kompletní rekonstrukce pěší komunikace				
P.č.	Číslo položky	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
Díl	11	Přípravné a přidružené práce				
1	113106123U00	Rozebr zámek dlažba pro pěší komun	m2	7 810,00	41,00	320 210,00
		chodníky:7810		7 810,00		
2	113107505R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,lože HDK tl.4 cm ;chodníky	m2	7 810,00	86,60	676 346,00
		chodníky:7810		7 810,00		
3	113107520R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,šterkodrt' fr. 0-32 tl. 20cm; chodníky	m2	7 810,00	260,00	2 030 600,00
		chodníky:7810		7 810,00		
4	113202111R00	Vytrhání obrub obrubníků silničních	m	950,00	75,80	72 010,00
5	113204111R00	Vytrhání obrubníků zahradních	m	3 690,00	50,60	186 714,00
	Celkem za	11 Přípravné a přidružené práce				3 285 880,00
Díl	56	Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				
6	564831111R00	Podklad ze šterkodrti po zhutnění tloušťky 10 cm fr. 0-32;chodníky	m2	7 810,00	109,50	855 195,00
		chodníky:7810		7 810,00		
7	567122111R00	Podklad z kameniva zpev.cementem KZC 1 tl.10 cm ;chodníky	m2	7 810,00	213,50	1 667 435,00
		chodníky:7810		7 810,00		
8	596215020R00	Kladení zámkové dlažby tl. 6 cm do drtě tl. 4 cm chodník	m2	7 810,00	181,00	1 413 610,00
		chodníky:7810		7 810,00		
9	59245110	Dlažba zámková 20x10x6 cm přírodní chodník	m2	7 380,45	211,00	1 557 274,95
		90% z celkové plochy				
		chodníky:7810*1,05*0,9		7 380,45		
10	59245110.Za	Dlažba zámková 20x10x6 cm červená signalizační chodník	m2	820,05	221,00	181 231,05
		10% z celkové plochy				
		chodníky:7810*1,05*0,1		820,05		
	Celkem za	56 Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				5 674 746,00
Díl	91	Doplňující práce na komunikaci				
11	916131212U00	Osaz sil bet stoj obruba-opěra bet	m	950,00	157,00	149 150,00
12	916331112U00	Osaz zahradní obrubník beton +opěra	m	3 690,00	127,00	468 630,00
13	59217331	Obrubník zahradní ABO 12-20 1000/50/200 mm šedý	kus	3 726,90	62,52	233 005,79
		3690*1,01		3 726,90		
14	59217450	Obrubník silniční GRANITOID ABO 100/15/25 II nat	kus	959,50	141,49	135 759,66
		950*1,01		959,50		
	Celkem za	91 Doplňující práce na komunikaci				986 545,44
Díl	99	Staveništní přesun hmot				
15	998222011R00	Přesun hmot, pozemní komunikace, kryt z kameniva	t	6 248,52	67,00	418 651,13
	Celkem za	99 Staveništní přesun hmot				418 651,13
Díl	D96	Přesuny suti a vybouraných hmot				

16	979081111R0 0	Odvoz sutí a vybour. hmot na skládku do 1 km	t	7 043,85	172,00	1 211 542,20
17	979081121R0 0	Příplatek k odvozu za každý další 1 km	t	204 271,65	15,10	3 084 501,92
		Odvoz 30 km.				
18	979093111R0 0	Uložení sutí na skládku bez zhutnění	t	7 043,85	9,50	66 916,58
19	979990001R0 0	Poplatek za skládku stavební sutí	t	7 043,85	400,00	2 817 540,00
	Celkem za	D96 Přesuny sutí a vybouraných hmot				7 180 500,69

PŘÍLOHA Č. 4

Objekt:		Zastávka MHD na trase „C“				
P.č.	Číslo položky	Název položky	MJ	množství	cena / MJ	celkem (Kč)
Díl	11	Přípravné a přidružené práce				
1	113106123U00	Rozebr zámek dlažba pro pěší komun	m2	44,10	41,00	1 808,10
2	113107505R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,lože HDK tl.4 cm ;chodníky	m2	44,10	86,60	3 819,06
3	113107520R00	Odstranění podkladu pl. 50 m2,šterkodrt' fr. 0-32 tl. 20cm; chodníky	m2	44,10	260,00	11 466,00
4	113202111R00	Vytrhání obrub obrubníků silničních	m	21,00	75,80	1 591,80
	Celkem za	11 Přípravné a přidružené práce				18 684,96
Díl	56	Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				
5	564851111R00	Podklad ze šterkodrti po zhutnění tloušťky 15 cm fr. 0-32;chodníky	m2	44,10	158,50	6 989,85
6	567122111R00	Podklad z kameniva zpev.cementem KZC 1 tl.10 cm ;chodníky	m2	44,10	213,50	9 415,35
7	596215020R00	Kladení zámkové dlažby tl. 6 cm do drtě tl. 4 cm chodník	m2	44,10	181,00	7 982,10
8	59245110	Dlažba zámková 20x10x6 cm přírodní chodník	m2	40,85	211,00	8 618,30
		38,9*1,05		40,85		
9	59245110.Za	Dlažba zámková 20x10x6 cm červená signalizační chodník	m2	1,37	221,00	301,67
		1,3*1,05		1,37		
10	59245111	Dlažba zámková 20x10x6 cm červená	m2	4,10	286,50	1 173,22
		3,9*1,05		4,10		
	Celkem za	56 Podkladní vrstvy komunikací a zpevněných ploch				34 480,48
Díl	9	Ostatní konstrukce, bourání				
11	90000	Demontáž a odvoz stávajícího přístřešku a označníku	soubor	1,00	5 000,00	5 000,00
12	90001	M+D přístřešku AUREO AE200 s lavičkou	soubor	1,00	85 000,00	85 000,00
13	90002	M+D označníku	soubor	1,00	9 000,00	9 000,00
	Celkem za	9 Ostatní konstrukce, bourání				99 000,00
Díl	91	Doplňující práce na komunikaci				
14	915111116U00	Souvis čára -125 reflex žlutá barva	m	55,00	9,33	513,15
		vč. nápisu BUS				
15	916131212U00	Osaz sil bet stoj obruba-opěra bet	m	21,00	157,00	3 297,00
16	592174984	Obrubník zastávkový přímý, náběhový, přechodový	kus	21,21	2 125,70	45 086,10
		21*1,01		21,21		
	Celkem za	91 Doplňující práce na komunikaci				48 896,25
Díl	99	Staveništní přesun hmot				
17	998222011R00	Přesun hmot, pozemní komunikace, kryt z kameniva	t	45,31	67,00	3 035,76
	Celkem za	99 Staveništní přesun hmot				3 035,76
Díl	D96	Přesuny suti a vybouraných hmot				
18	979081111R00	Odvoz suti a vybour. hmot na skládku do 1 km	t	41,77	172,00	7 183,75
19	979081121R00	Příplatek k odvozu za každý další 1 km	t	1 211,21	15,10	18 289,33
		Odvoz 30 km.				
20	979093111R00	Uložení suti na skládku bez zhutnění	t	41,77	9,50	396,78
21	979990001R00	Poplatek za skládku stavební suti	t	41,77	400,00	16 706,40
	Celkem za	D96 Přesuny suti a vybouraných hmot				42 576,26